

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会

「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」(第13回)

平成20年12月5日(金)

【阿部調整官】 それでは、時間が参りましたので、ただいまから交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」の第13回会合を開催させていただきます。

議事に先立ちまして、本日のご出欠の状況等をご報告させていただきます。本日ですが、佐藤委員、安部委員、鎌田委員がご欠席でございます。

次に、お手元の資料をご確認させていただきます。お手元の資料、クリップどめになっている資料を外していただきますと、1枚目が議事次第、そして配付資料一覧、そして、資料1として委員等名簿、それから出欠名簿、資料2として配席図、資料3として「タクシー事業を巡る諸問題への対策について 答申(案)」という資料、それから資料4として「タクシー事業を巡る諸問題への対策について (答申案)の概要」という資料、それから資料5として参考資料ということでございます。それから、皆様のお手元に、本日ご欠席の安部委員から紙を1枚いただいております。以上でございます。ご確認くださいませでしょうか。

よろしゅうございますか。それでは、以後の進行を山内委員長にお願いいたします。撮影はここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いします。では、よろしくお願いたします。

【山内委員長】 早朝よりお集まりいただきましてありがとうございます。第13回目のタクシーワーキンググループということでございまして、早々に議事を始めたいと思っておりますけれども。

確認ですけれども、前回の会合で、これまでの議論の取りまとめと、こういう資料を提出していただきまして、総括的な議論をしていただきました。今回は、前回の議論を踏まえまして、答申案についてのご審議を願いたいという次第でございます。

前回いろいろご意見をいただきましたけれども、大きな方向性として、そこに出された資料の内容について、皆さんの同意を得られたのではないかというふうに思っております。したがって、本日は、事務局から前回の資料に対して皆さんのご指摘を踏まえまして、あるいは、これまでの議論を踏まえまして、修正を加えていただきました。その形で、その答申案というものを提案してもらっております。これに基づいて審議を進めたいというふうに思います。

本日、皆様に審議をいただきました結果、この答申案についてご了解をいただければということですが、その場合には、交通政策審議会長までご報告して、ご了解を得た上で、国土交通大臣への答申と、こういうふうに考えております。よろしくお願いたします。

と思います。

それでは、まず事務局から答申案についてご説明願いたいと思います。よろしくお願いいたします。

【奥田旅客課長】 それでは、資料3をお手元をお願いいたします。答申案について報告申し上げたいと思います。

まず表紙でございますが、答申のタイトルといたしまして、「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」ということにさせていただいております。副題といたしまして、「地域の公共交通機関としてのタクシーの維持、活性化を目指して」というものを付させていただいております。

1枚めくっていただきまして、目次をごらんいただきたいと思います。答申案作成に際しまして、「はじめに」並びに「おわりに」という部分を書かせていただきましたが、あと、これまで「タクシーの役割と検討の視点」、「諸問題の発生」、「諸問題の原因」、それから「講ずべき対策」について数点柱を挙げるということで整理をさせていただいておりましたが、これまでの議論でも、原因のうちの一部、利用者の選択可能性の低さや歩合制主体の賃金といったような構造的要因が、例えば、需要が減少しているにもかかわらず増車が行われるなど、過剰な輸送力の増加や過度な運賃競争を引き起こす根源的な要素にもなっている。そういったタクシーを巡る諸問題解決のためには、これら構造的要因への対応が重要であるというご指摘をいただきましたので、「諸問題の原因」のあとに、「構造的要因への対応」という節を加えさせていただいております。

この後、まずお時間をちょうだいしまして、朗読をさせていただきます。さらに若干補足をしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【阿部調整官】 それでは、私から資料3を朗読させていただきます。2ページをごらんいただけますか。お願いします。それでは、読み上げます。

I はじめに

タクシー事業については、平成14年2月に改正道路運送法が施行され、需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が行われたところである。

その後、待ち時間の短縮、多様なサービスの導入など一定の効果が現れているが、一方で、長期的な需要の減少傾向の中、地域によってはタクシー車両が大幅に増加していることなどから、タクシーの経営環境は総じて大変厳しい状況におかれており、このことが、とりわけ運転者の賃金等の労働条件の著しい悪化を招き、タクシーの安全性や利便性を低下させているのではないかと指摘がなされてきた。

こうした状況を踏まえ、平成17年10月、当審議会に「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」が設置され、平成18年7月に同小委員会において、「総合生活移動産業への転換を目指して」と題する報告書がとりまとめられ、輸送の安全と運転者の質の確保・向上を図るための運転者登録制度の対象地域の拡大が実現するなどの成果が得られた。

このような状況の中、昨年、東京地区のタクシー運賃改定に際し、その後のタクシー事

業の状況に対して、内閣府の「物価安定政策会議」及び政府の「物価問題に関する関係閣僚会議」において、タクシー事業のあり方に関し様々な問題提起がなされたことを契機として、昨年12月に国土交通大臣より当審議会に対し、タクシー事業を巡る諸問題についての諮問がなされた。

諮問を受け、当審議会に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」を設置し、本年2月より、計〇回の会議を開催し、各地域の事業者、地方公共団体、報道機関など多様な関係者からのヒアリングも行い、各地域の状況を多角的な視点で把握することに努めつつ、タクシー事業が果たすべき役割、タクシー事業が抱える問題の所在とその原因、これらの諸問題への対策策などについて、幅広い視点から検討を行ってきた。

その結果、タクシー事業を巡る諸問題への対策として、現時点で必要と考えられる対策を、本答申としてとりまとめることとしたものである。

Ⅱ タクシーの役割と検討の視点

タクシーは、鉄道・バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である。

特に、次のような優れた特性を活かして、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することができ、地域住民の生活利便の向上、地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。

- ① 地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる
- ② 面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い
- ③ 深夜など時間を選ばず、いつでも、また、誰もが利用できる 等

また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待される公共交通機関であるとともに、我が国が観光立国を推進する中で、各地の観光交流を支える基盤としての役割なども期待されている。

さらに、タクシー事業は、地域経済を支える産業の一つであり、労働者の雇用の安定に寄与しているほか、公共の道路空間を使用する社会的存在でもある。

このような地域社会におけるタクシーの重要な役割、位置付けに鑑みれば、我が国の地域社会の活力を維持していくためには、それぞれの地域において、タクシーの機能を安定的に維持・活性化していくことが必要である。

我が国のタクシーのあり方を検討するに当たっては、地域公共交通を形成する公共交通機関として利用者に良質のサービスを提供する視点は当然のこと、産業としての健全性、労働者の生活の確保、地域社会への貢献等の視点も含め、すべての関係者にとって望ましい姿を探求する必要がある。

Ⅲ タクシー事業を巡る諸問題の発生

現在のタクシー事業については、地域によって状況や程度は異なるものの、一般的に、以下のような問題が生じている。

- ① タクシー事業の収益基盤の悪化

タクシーの輸送人員が多く地域で年々減少し、収入も減少している一方で、燃料費をはじめとする経費は増加しており、タクシーの実質的な収益基盤は悪化している。

② 運転者の労働条件の悪化

タクシー運転者の賃金等の労働条件は、長期的に悪化傾向にあり、他産業に比べて非常に低い水準となっている。賃金の低下は、一定の収入を確保するための長時間労働や、これに伴うタクシーの安全性やサービスの低下の要因となっていることが指摘されている。また、若年労働者の就職意欲を減じる要因ともなっており、結果的にタクシー運転者の著しい高齢化が進んでいる。

③ 違法・不適切な事業運営の横行

過度な長時間労働や最低賃金法違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理や名義貸しによる経営など、コンプライアンスの見地から問題のある事例が生じている。

④ 道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題

多数のタクシー車両が繁華街や鉄道駅等に集中する結果、周辺の道路混雑や歩行者との交錯が生じ、地域における円滑な交通の確保という観点から看過し得ない状況が生じている事例がある。これらの問題は、良好なまちづくりなどの都市政策にも悪影響を及ぼしているほか、車両の無駄な空車走行等による燃料消費は、環境問題への対処という視点からも問題である。

⑤ 利用者サービスが不十分

サービスの多様化や実車率の向上等の経営効率化が不十分である中で運賃が上昇するなど、規制緩和の効果が十分に発現せず、利用者の利便の増進が十分に達成されていないとの指摘がある。また、そうした問題以前に、接客態度が不良、地理が不案内といったサービス産業としての基本が欠けているという指摘も依然として多い。

①から⑤までで述べたこれらの問題は、タクシーが、Ⅱで述べたような我が国の地域公共交通の分野で担うべき重要な役割を適切に果たしていく上で障害となっている。また、これらの問題は、いずれも、最終的にはそれぞれの地域で暮らす消費者に不利益を及ぼすものと考えられ、看過できない。

したがって、こうした状況に対処し、それぞれの地域においてタクシーの機能を安定的に維持・活性化していくためには、これらの諸問題の発生の原因を明らかにした上で、これに的確な対策を講じていくことが必要である。

Ⅳ 諸問題の原因

タクシー事業を巡る諸問題は、いくつかの原因が複合して発生していると考えられるが、その原因を大きく分けると、以下の点が挙げられる。

また、以下に掲げる原因のうち、とりわけ、①、②の原因が相まって生じる供給過剰は、これらの問題を一層深刻化させる大きな原因となっていることが強く指摘されている。

① タクシーの輸送人員の減少

地域によって事情は異なるものの、一般的には、自家用車の普及、鉄道・バスなどの都

市交通の整備、運転代行業等との競合、人口減少などの要因によって、多くの地域でタクシーの輸送人員が減少しており、このことが、タクシー事業の収益基盤の悪化等を招く大きな原因となっている。

② 過剰な輸送力の増加

多くの地域では、需要が減少しているにもかかわらず、供給が増加し、又はその規模が維持されており、その結果、車両1台当たりの収入の低下や都市規模を超えた車両数の増加を通じて、Ⅲで述べた諸問題の深刻化を招いている。

③ 過度な運賃競争

地域によっては、必ずしも全体としての需要拡大につながらず他社との旅客の奪い合いに終始するような過度な運賃競争が展開されており、そうした競争の結果、その地域全体として、健全な経営を維持するための収入の確保が困難となり、運転者の労働条件の悪化等を招いている場合があり、こうしたことがⅢで述べた諸問題の深刻化を招いている。

④ タクシー事業の構造的要因（利用者の選択可能性の低さ、歩合制主体の賃金体系等）

流し営業等においては、利用者がタクシーを選択することが困難な場合が多く、その結果、サービス等に問題のある事業者であっても利用者の選択を通じては市場から排除されにくい、利用者を選択されるためのサービスの多様化や活性化が進まないなどの問題が生じている。

また、事業所の外での労働が中心であるタクシーの特性から、タクシー事業においては、多くの場合、運転者の賃金として歩合制が採られているが、その結果、供給の拡大や運賃引き下げに伴うリスクを相当程度運転者が負わされ、供給過剰や過度な運賃競争が労働条件の悪化等につながるという現象が生じている。

特に、これらの構造的要因は、タクシー事業者が、当該地域の輸送人員が減少しているにもかかわらず、経営リスクを負うことなく増車や運賃競争による市場シェアの拡大を指向することなどを可能にしている根源的な要素ともなっていると考えられ、このような構造的要因に対しても適切に対応することがタクシー事業の諸問題の解決のために極めて重要である。

V 構造的要因への対応

上述のとおり、Ⅳに掲げた諸問題の原因のうち、④の利用者の選択可能性の低さや歩合制主体の賃金体系といった構造的要因は、需要が減少しているにもかかわらず増車が行われるなど、過剰な輸送力の増加や過度な運賃競争を引き起こす根源的な要素ともなっている。

これらの構造的要因は、流し営業や事業所の外での労働が中心というタクシー事業の特性に由来するものであるが、タクシーを巡る諸問題の解決のためには、これらの要因への適切な対応が極めて重要である。

1. 利用者によるタクシーの選択可能性の向上

タクシーは、流し営業等については、利用者が自らタクシーを選択することが難しいと

いう構造的な問題を抱えている。このため、事業者においては、より良質なサービスを提供するための営業努力を行おうとするインセンティブが働かず、また、悪質な事業者が利用者の選択を通じて淘汰されない。また、需要の減少にかかわらず、事業者が経営リスクを負うことなく増車や運賃競争による市場シェアの拡大を指向することなどを可能にしている大きな要因ともなっている。したがって、こうした状況を改善するためには、VIで後述するITの活用、ランク制度の充実、乗り場の整備、情報提供の充実などの取組みを通じて、可能な限り利用者によりタクシーが選択される環境を整備する必要がある。

2. 歩合制賃金のあり方

運転者の労働条件の悪化、更にはその原因である供給過剰や過度な運賃競争等については、運転者の賃金が多くの場合歩合制であることが大きな背景となっていると考えられる。

このため、タクシー事業において歩合制賃金を認めるべきではないといった意見もあるところであるが、歩合制賃金は、法的に出来高払制賃金として位置付けられたものであり、また、事業所の外での労働が中心であるタクシー事業の特性からは、これを一律に禁じることは難しいと考えられる。

したがって、労働条件の悪化等の問題に対しては、歩合制賃金の存在を前提としつつ、需給バランスの改善や適正な運賃水準の確保など、総合的な対策を通じてその改善を図っていくことが重要である。

また、歩合制賃金については、その実態を所与の前提とするのではなく、営業形態や運行管理の実態等を踏まえ、合理的な範囲内で、例えば固定給のあり方など、タクシー運転者の賃金システムの改善の可能性等につき、関係者で検討を深めていくべきである。更に、事業者による労務管理のあり方や、営業収入に対するタクシー運転者の賃金率、賃金制度（累進歩合制度（売上の多寡により歩合率が非連続的に増減する給与制度等）、いわゆる運転者負担制度等）の実態などの事業者等による情報開示のあり方についても検討されるべきである。

なお、累進歩合制度については、長時間労働やスピード違反等をさせる結果になりやすく、交通事故の発生も懸念されるので、厚生労働省通達により、廃止するものとされており、そうした不適切な実態がないか監査等で確認し、その是正を促す等の対応を図っていくべきである。

VI 今後講ずべき対策

IVで述べたような複合的な原因に対処し、それぞれの地域でタクシーの機能を安定的に維持・活性化していくためには、Vで述べた構造的要因への対応に関する基本認識を踏まえつつ、以下のような対策を講じていくことが必要である。

特に、タクシーの輸送人員の減少と過剰な輸送力の増加が相まって供給過剰が進行している地域においては、4.で後述のとおり、緊急的な対策として、直面する諸問題の深刻化を防止するとともに、当該地域のタクシーの機能の維持・活性化を図るための総合的な取組みが必要である。

1. 利用者のニーズに合致したサービスの提供

諸問題の原因の中で最も基本的な原因であるタクシーの輸送人員の減少に対処するためには、消費者に支持されるタクシーサービスを実現することが最も重要な対策である。そのためには、安全性、快適性、確実性などに係る利用者のタクシーに対するニーズに合致したサービスの提供を図ることが必要であり、このことは、利用者の利益にかなうことはもとより、タクシーの輸送人員の拡大をもたらす、結果としてタクシー事業の収益基盤や運転者の労働条件の改善にも資するものである。

サービスの提供に係る取組みについては、当事者である個々の事業者や事業者団体によるところが大きく、関係者による様々な対策が講じられるに当たっては、まず何より、事業者等による一層の努力が必要である。

また、国や地域社会においても、事業者等の取組みを促進するための取組みを実施することが重要である。特に福祉輸送分野をはじめとして、当該地域社会において住民等から強く望まれている取組みに対しては、積極的な支援を行うことが望ましい。

(1) 利用者によるタクシーの選択

Vで述べたとおり、タクシーは、流し営業等については、利用者が自らタクシーを選択することが難しいという構造的な問題を抱えているが、タクシーサービスの一層の向上を図るためには、可能な限り利用者によるタクシーが選択される環境を整備する必要がある。

これを実現するため、事業者、事業者団体、国等は、こうした構造的な問題を少しでも改善するための方策を講じる必要がある。例えば、利用者が自らの携帯電話を通じて好みのタクシー事業者やタクシー運転者を随時選択できるようなIT等最新の技術を駆使したシステムの導入や、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度）等は、より良質なサービスを受けたいと思う利用者にとっての一助となるのみならず、事業者の自主的な努力を促し、利用者のニーズに合致したサービスの提供に資する。

国は、自ら、こうした取組みを積極的に推進するとともに、事業者団体等が行うタクシーの選択可能性の向上に向けた取組みに対しても積極的に支援を行うべきである。

(2) 利用者への情報提供の充実

タクシーについては、各地の事業者に関する情報やサービス内容、運賃等の基本的な情報の利用者への発信が不足しており、利用者がニーズに合致したサービスの提供を受けづらい状況にある。

事業者、事業者団体等においては、利用者や地域の声を十分取り入れながら、どのような情報をどのような方法で利用者に提供すべきか等について検討し、積極的な情報提供に努める必要がある。また、国においては、情報提供ガイドラインの作成等を通じて、事業者等の積極的な対応を促すべきである。

(3) 乗り場の整備

利用者にとって利用しやすく、また、自分のニーズに合致するサービスを選択できる乗り場は、利用者のニーズに合致したサービスの提供に資するものであり、事業者団体等に

においては、行政機関や施設管理者等と連携しつつ、また、国の支援制度等も活用しつつ、分かりやすく、利用しやすい乗り場の整備を積極的に進めるべきである。

また、近距離乗り場と遠距離乗り場の分離、ランク制度を活用した優良タクシー乗り場の設置など、利用者がタクシーを選択しうる乗り場の差別化についても、可能なところから導入を図ることを検討すべきである。

(4) 苦情等への対応の充実・強化

利用者からの苦情・要望は、利用者のニーズに合致したサービスを提供できなかった結果生じるものであるが、苦情・要望への適切な対応は、タクシーに対する利用者の信頼を回復し、新たな需要喚起にもつながり得るものであり、事業者、事業者団体においては、苦情・要望に適切に対応するための体制の充実・強化に不断に取り組むべきである。

その際、苦情・要望の件数や内容等のデータの集計、分析等を行い、その後のサービスの改善、運転者の指導等に役立てるとともに、その実情、改善方策を利用者等に積極的にPRすることも重要である。

2. 悪質事業者等への対策

悪質な事業者や運転者への対策を講じることによって、違法・不適切な事業運営の排除に資することができ、その結果、利用者が安心してタクシーを利用することができるようになるとともに、公正な競争条件を整備することもできると考えられる。

したがって、悪質事業者等については、事業者、事業者団体による自助努力は当然のこと、市場による淘汰や行政によるチェック等を効果的に活用し、市場からの退出を促すとともに、市場への参入についても適確に防止することが必要であると考えられる。

(1) 利用者に対する情報提供の充実

利用者に対し悪質事業者等に関する情報を積極的に提供し、それによって、利用者が悪質なサービスの利用を避けることができる環境の創出に努める必要がある。

例えば、苦情への対応に関する情報を積極的に利用者へ開示するほか、行政処分に関する情報開示をさらに充実するなどの対策が必要である。また、こうした情報に基づく事業者等の優劣が車両で容易に判別できるような方法等も検討すべきである。

(2) 事業者団体による主体的取組みの強化

タクシー事業がもたらす利用者や地域社会への不便、不利益を排除する取組みを当事者である事業者団体が主体的に行うことは、業界の自浄作用として、地域の信頼を得る意味で重要である。このため、事業者団体等による運転者に対する研修、街頭指導、苦情対応、乗り場の運営等の取組みの強化が求められる。

こうした観点で、現在、東京、大阪のタクシーセンターにおいて実施しているタクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業については、それ以外の地域においても積極的に取り組むことが求められる。また、事業者団体等が行うこうした主体的取組みに対し、国は、制度上の位置付けを与えることや、監査、行政処分との連動をはじめ、必要な支援を行うべきである。

(3) 運転者の資質の確保

タクシー業務適正化特別措置法に基づく運転者登録制度については、タクシーサービスの将来ビジョン小委員会の報告書において、全国的に導入を図ることとされ、本年6月に対象地域が主な政令指定都市まで拡大されたところであるが、利用者サービスの提供に直接携わる運転者の資質向上のため、登録の拒否、取消等の処分は厳格に運用すべきであり、また、制度改正の成果を踏まえつつ、対象地域の更なる拡大を検討すべきである。

(4) 行政による事後チェックの強化

悪質事業者の排除のため、行政による事後チェックの強化が不可欠である。

このため、引き続き、監査要員の増強を含め、監査体制の充実に努める必要がある。

また、監査の実施に際しては、限られた行政の監査体制の中で、最大限の効果を発揮しうるメリハリのある監査方法を検討すべきである。

厚生労働省との連携をはじめ、引き続き、監査等に際しての関係省庁間の一層の連携に努めるべきである。

行政処分の強化も必要であり、処分基準の強化、労働関係法令違反（最低賃金法違反、社会保険等未加入など）に対する処分の強化、ペナルティとしての処分の実効性の確保（実働車両を対象とした車両停止処分の実施）、違法行為の確実な捕捉（処分逃れ対策の強化）等、より効果的な処分の実施が必要である。

(5) 行政による事前チェックの強化

(4) で述べた事後チェックには相当の行政コストを要し、また、問題の未然防止には一定の限界があることから、悪質事業者を適切に排除するためには、事後チェックの強化だけでなく、参入や事業拡大時の事前チェックも必要である。

このため、悪質事業者の参入や事業拡大を未然に防止する観点から、現行の参入時の許可要件や審査手続、増車時の手続などについては厳格化すべきである。

[例]

- ・ 経営者の法令知識確認
- ・ 適切な事業運営のための体制・設備の確保、そのために必要な車両規模の設定
- ・ 審査における現地確認の徹底、運輸開始時の確認 等

3. 運賃制度のあり方

タクシーの運賃制度のあり方については、別途、専門的、技術的な観点から検討を行うためのタスクフォースを設置し、そこで具体的な運賃制度のあり方についての検討を行った。

タスクフォースにおける検討結果については、基本的には是認できるものと考えられ、本答申においては、それを踏まえた運賃制度のあり方に関する基本的な考え方を以下のとおりとりまとめた。

(1) 運賃制度の基本的あり方

① 基本認識

運賃の設定は、事業経営上最も基本的な事項の一つであり、できる限り事業者の自主性や創意工夫が尊重されるべきであるが、タクシーの地域公共交通としての重要な役割に鑑み、利用者の利益を保護するためには、運賃の上限に関する規制が必要である。

また、健全な運賃競争は、消費者の利益にかなうが、一方で、過度な低額運賃競争が行われた場合、運転者の労働条件や安全性の確保のための経費の削減が生じやすく、不当な競争を引き起こすとともに、安全性やサービスの質の低下を通じて利用者に不利益をもたらすおそれがある。したがって、低額運賃に対しては、適切なチェックを行う必要がある。

また、その際、タクシーの公平かつ円滑な利用を可能とするため、初乗り運賃額、加算運賃額等の運賃構造に関するルールの設定も必要である。

以上を踏まえると、運賃の上限を定め、そこから適正な水準の幅を設定して、不当な競争を引き起こすおそれがないと考えられる幅に収まる運賃体系は自動認可とするとともに、こうした考え方に基づき設定される幅の下限を下回る運賃は個別に認可することとし、不当な競争を引き起こすおそれがないかをチェックするという現行の仕組みは基本的に妥当であり、これを継続すべきである。

なお、運賃の上限の決定は、消費者の利益に直結し、また、極めて関心の高い事項であり、運賃改定手続についても、あわせて透明性の確保に努める必要がある。

また、上記のような前提のもと、事業者の創意工夫に基づく多様な運賃が存在することは、利用者が選択可能な状況においては、利用者利便にかなうものとの指摘がある一方、運賃の多様化が過度な運賃競争を惹起しているとの指摘もあり、それらの点に十分留意しつつ、運賃に係る利用者の選択性の向上を図ることが重要であると考えられる。

なお、本ワーキンググループの審議の中では、タクシー事業者間における健全なサービス競争を確保し、利用者が安心してタクシーを利用できるようにするためには、同一地域同一運賃を制度化することが望ましいとの意見があった。一方、利用者にとって、多様な運賃の存在もサービスの一つであり、適正な事業運営を行っている事業者の経営努力として、他の事業者よりも安い運賃を排除する理由はないとの意見も出された。この点に関しては、運賃に関する現状を踏まえれば、他の事業者より安い運賃で、かつ適正に事業を行っている者に対し、運賃を上げるよう強制することは、法的に困難であり、また、利用者の理解も得難いものと考えられる。

②運賃決定方式について

我が国の公共料金の設定方式としては、総費用に適正な事業報酬を加えたものが総収入に見合うように料金設定を行う総括原価方式か、消費者物価指数（CPI）など外生的な数字に基づき価格の上限を定めるプライスキャップ方式が採用されているが、プライスキャップ方式をタクシー事業に適用することについては、人件費が一般的に費用の70%以上を占めるタクシーの運賃をCPIに連動させることの妥当性、CPIに連動して、毎年、小率で運賃を改定することの現実性などから、技術的にも実務的にも難しいものと考えられ、タクシー事業の運賃決定方式は、基本的には、現行の総括原価方式によることが適当

と考えられる。

ただし、総括原価方式には、現実のコストを追認することとなりがちで、実車率の向上などの経営効率化のインセンティブが働きづらいという問題がある。このため、例えば、現実の実車率を追認するのではなく、適正実車率のような概念で、経営効率化のインセンティブが働き、より効率的、合理的な車両運用を促す方向で査定方法を見直す必要がある。

一方、タクシーの場合、主に歩合制賃金が採られているため、人件費の実績をそのまま適正コストとして設定したのでは、労働条件改善という政策的要請の達成が困難である。このため、適正人件費のような概念で、労働条件改善を促すための人件費に関するコスト査定を行う必要がある。

また、そのような査定による運賃改定の結果が、実際の運転者の賃金の改善に確実に反映されるような措置も合わせて講じるべきである。

運賃改定手続に係る現行のいわゆる「70%ルール」（運賃ブロックにおける法人事業者の全車両数の70%を超える申請があった場合に運賃改定の審査を開始する仕組み）については、事業者数等から集会的な処理をせざるを得ないタクシー事業の実態等に鑑み、やむを得ない運用と考えられる。ただし、「70%ルール」を背景として、事業者間での同調的な運賃引き上げ等を誘発しかねないとの指摘もあることから、中長期的に、これに代わり得る方法についても検討を行う必要がある。

（2）過度な運賃競争への対策

健全な運賃競争は、消費者の利益にかなう。それにより全体の需要の増加がもたらされれば、タクシー事業や運転者にも有益である。したがって、適正な運賃競争自体は、望ましいものと考えられる。

こうした見地から、それぞれの地域において運賃の上限を下回っても不当な競争を引き起こすおそれがないと判断される運賃（下限運賃）までの幅に収まる運賃体系は、従来どおり自動認可によって認めることとすべきである。

しかしながら、こうして設定された下限運賃を下回る運賃（下限割れ運賃）については、労働条件の更なる悪化、事業の収益基盤の著しい悪化や、不当な競争を引き起こすおそれがあることが指摘されている。

このため、下限割れ運賃については、一律に禁止すべきとの意見もあるが、一方で、それが適正な原価で収支相償うものとして実施されるものであり、かつ、適正な経営が行われているとすれば、一律に利用者に不利益をもたらすものとしてこれを禁じることは難しいとも考えられる。

このため、下限割れ運賃を採用している事業者の経営実態を詳細に把握し、下限運賃の設定や下限割れ運賃の審査については、どのような場合に道路運送法に規定する「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があるかについて、ガイドライン等の形で明確化した上で、それに基づき、それぞれの地域において個々の運賃の適否を判断する必要がある。

また、それをもとに審査に当たってのチェック項目をマニュアル化するなどの体制を整

え、審査の運用を行うべきである。

4. 供給過剰進行地域における対策

タクシーの輸送人員の減少と過剰な輸送力の増加が相まって供給過剰が進行している地域においては、特に、以下のとおり、緊急的な対策として、直面する諸問題の深刻化を防止するとともに、当該地域のタクシーの機能の維持・活性化を図るための総合的な取り組みが必要である。

(1) 基本的な考え方

新たな供給がなされることは、それが利用者のニーズに合致したサービスを提供し、新たな需要の開拓等につながるものであれば、利用者のみならず、地域のタクシー事業全体にとって望ましいものである。しかしながら、新たな供給がそうした効果を生じることなく、単に供給を増やすだけのものであれば、いわゆる供給過剰を生じさせ、様々な問題の深刻化を招く要因となるものである。

このような供給過剰は、タクシー事業の収益基盤の悪化、タクシー運転者の労働条件の悪化、違法・不適切な事業運営の横行、道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題、さらには過度な運賃競争やそれらを通じた安全性やサービスの低下の懸念など、タクシーを巡る様々な問題の背景に存在する根本的な問題であり、供給過剰が進行することにより、こうした問題の深刻化を招き、地域公共交通を形成する公共交通機関としての機能の維持を困難にするものと考えられる。

こうした供給過剰が進行している地域においては、地域における公共交通機関としてのタクシーの機能の維持・活性化の観点からの総合的な取り組みが必要である。

(2) 問題への取り組みにおいて留意すべき視点等

供給過剰の進行により深刻化している諸問題への対策を講じる場合、様々な問題の背景にある根本的な問題である供給過剰への対応を行うことはやむを得ないものと考えられるが、一方で、例えば、新規参入や増車に伴い個々のタクシー事業者の自由な営業活動や競争の中から事業者の創意工夫が促され、それが消費者利益の増進につながり得ることにも留意する必要がある。

また、全国すべての地域で供給過剰による問題の深刻化が生じているわけではないことから、対策は全国すべての地域を対象としたものではなく、それぞれの地域において発生している問題の状況を踏まえ、実情に即して検討すべきである。

したがって、問題への対策は、問題解決のために真に必要なとされる取り組みを、そのために必要とされる期間に限って、また、様々な問題が供給過剰により深刻化している地域に限って行うことが適当である。

また、地域における公共交通機関としてのタクシーの維持・活性化のための総合的な取り組みを行うためには、タクシー事業者、事業者団体等の当事者のみならず、良質なタクシーサービスによる利便を享受すべき消費者や、地域住民の足として利便性の高い輸送サービスが確保され地域住民の生活利便の維持・向上に関心を有する地方公共団体など、タク

シーに関わる地域の多様な関係者が参画した総合的な取組みが必要である。

(3) 対策を講じる地域

供給過剰の進行への現実的で効果的な対策として、(2)を踏まえ、特定の地域において、一定の期間に必要な総合的な取組みを行う地域指定制度（以下「特定地域指定制度」という。）を創設することが必要である。

特定地域指定制度に係る地域指定に際しては、地域における公共交通機関としてのタクシーの機能が一定期間を通じて悪化している場合であって、その機能を維持・活性化するための総合的な取組みを行う必要がある地域を優先して指定することが適当である。このため、供給過剰の進行によりタクシー運転者の賃金が低下傾向にあるといったように、特定の指標が一定期間を通じて悪化している地域を優先的に指定し、そうした地域の問題の深刻化に歯止めをかけ、その改善を図ることとすべきである。

また、地域指定は、特に供給過剰に陥りやすい特性を有している都市部の地域等を優先することも検討すべきである。

以上のような地域指定は、全国統一的な規準で公平に行うべきであり、国が、一定の客観的な指標に基づき行うことが適当である。

地域指定の期間は、徒らに長期化することは好ましくないが、目標の達成のために必要と考えられる期間は確保する必要がある。

なお、供給過剰による問題が進行してはいない地域や、改善傾向が見られる地域についても、特定地域指定制度に準じて、当該地域のタクシー問題の一層の改善を図るための取組みが自発的かつ適切に行われることは、望ましいと考えられる。

一方、道路運送法に基づく現行の緊急調整措置は、著しい供給過剰が生じている場合に、供給が更に増加することにより、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められるときに、事態の更なる悪化を防止するための非常手段として設けられているものであるが、上記のような特定地域指定制度を設けたとしても、それとは目的を異にするものとして、輸送の安全と旅客の利便を確保するための最終的な措置として、引き続き存置しておくことも必要である。

(4) 関係者が一体となった総合的な取組み

特定地域指定制度は、(2)を踏まえ、当該地域における公共交通機関としてのタクシーの維持・活性化のため、諸問題の解決等に向けた総合的な取組みを、多様な関係者の参画のもとで行う仕組みとする必要がある。

このため、様々な取組みに関する総合的な計画（以下「タクシー維持・活性化総合計画」という。）を作成し、当該計画に基づき、総合的、一体的に取り組むことができる制度とする必要があるが、その場合、当該計画の作成はもとより、その着実な実施を図るためには、地域の関係者による諸問題への理解を前提とした協議が有効であると考えられ、そのような協議を実効あらしめるための協議体を設置すべきである。

タクシー維持・活性化総合計画の内容としては、以下のような事項が考えられる。

[例]

I 地域社会におけるタクシーの位置付けの明確化

- ①鉄道、バス等と連携した総合交通ネットワークとしての機能の向上
- ②まちづくり・都市政策等と一体となったタクシーの機能の向上

II 諸問題への総合的な対応

- ①タクシーサービスの活性化（利用者サービスの充実、情報提供の充実等）
- ②事業経営の活性化、効率化（協業化、合併、事業譲渡等）
- ③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止（労働環境の改善、整備等）
- ④違法・不適切な事業運営の排除（事業者等の主体的取組みの強化等）
- ⑤タクシー事業の構造的要因への対応（利用者によるタクシーの選択性の向上等）
- ⑥交通問題、環境問題、都市問題の改善（配車ルールの設定等）
- ⑦供給抑制（供給の増加の抑制、事業者による減車促進等）
- ⑧その他の対策（過度な運賃競争への対策等）

また、公共交通機関としてのタクシーの重要な役割に鑑み、タクシー維持・活性化総合計画の推進を図るため、国や地方公共団体は、必要な支援を充実すべきである。

（5）諸問題への総合的な対応

（4）の [例] で掲げた諸問題への総合的な対応の各項目については、具体的には以下のような内容が考えられる。

① タクシーサービスの活性化

当該地域においては、「1. 利用者のニーズに合致したサービスの提供」で述べたような様々な対策を特に強力で推進する必要がある。

地域の協議に基づき計画的に行うタクシーサービスの活性化とこれによる需要喚起の取組みに対しては、公共交通機関としてのタクシーの機能の維持・活性化の観点から、国や地方公共団体による支援を検討すべきである。

② 事業経営の活性化、効率化

経営の活性化、効率化のため、必要に応じて、事業の協業化や企業の合併、事業の譲渡譲受などを推進すべきである。

上記のために必要な道路運送法等の手續があれば、その円滑化を図ることを検討すべきである。

③ タクシー運転者の労働条件の悪化の防止

地域の協議に基づき総合的な対策を講じる前提として、タクシーを巡る諸問題、とりわけタクシー運転者の労働条件の問題に関して、地域の関係者の理解を得る必要がある。

運転者の労働条件の悪化の防止については、事業者、事業者団体、労働者の代表のみならず、国や地域の関係者も、それぞれの立場から、必要な対応を行うべきである。

また、事業者への監査や新規参入及び増車における審査において、労働条件の悪化を招かないよう他の地域よりもチェックを厳格化する必要がある。

④ 違法・不適切な事業運営の排除

当該地域においては、「2. 悪質事業者等への対策」で述べた対策を特に強力に推進する必要がある。

違法・不適切な事業運営の排除を徹底するため、こうした地域においては、総合的な取組みが行われている期間に限り、他の地域よりも監査を強化するとともに、一定の悪質な法令違反を行った事業者、運転者に対しては、厳格に行政処分を行う必要がある。また、新規参入及び増車における審査も厳格化する必要がある。

⑤ タクシー事業の構造的要因への対応

当該地域においては、過剰な輸送力の増加を引き起こす根源的な要素ともなっているタクシー事業の構造的要因に対応するための対策について、他の地域よりも一層取組みの強化が必要である。

⑥ 交通問題、環境問題、都市問題の改善

地域の関係者が協力し、例えば特定の地域への車両集中に伴う渋滞等を解消するための配車ルール（ショットガン方式、ナンバープレートによる乗り入れ制限等）を設定し、実行するなどの措置を講ずる必要がある。

⑦ 供給抑制

一層の供給の増加により更なる労働条件の悪化など諸問題が深刻化することを防止し、地域の公共交通機関としてのタクシーの機能の維持・活性化を図るための総合的な取組みを効果的に実施することができるよう、タクシー維持・活性化総合計画が実施されている期間に限り、他の地域に比べ、供給の増加すなわち新規参入や増車を、必要な限度で、かつ、有効に抑制する必要がある。

このため、新規参入及び増車について、他の地域に比べ、許可等の規準・要件及びその審査を厳格化すべきである。

一方、こうした地域においては、供給の削減すなわち減車による需給バランスの改善も有効かつ必要な対策であり、適正な競争が確保され、消費者の利益を不当に害さないことを前提として、複数の事業者が共同で減車を進めることについて、供給過剰対策としての要請と競争政策との調和を図りつつ、その自主的、協調的な取組みが推進されるスキームを導入すべきである。

また、減車を行う事業者に対して、一定のインセンティブを付与すること等により、その促進を図るべきである。

なお、国が地域の過剰な車両について事業者に減車を命じる仕組みや、複数の事業者が協調して減車を進めることを一律に独占禁止法の適用除外とする仕組みが必要との意見もあるが、前者については、事業者の財産的価値や営業上の権利を国が侵害すること等の問題があるほか、後者についても、近年の我が国の経済社会情勢における競争政策の趨勢の中で、タクシー事業のみに新たにそのような制度を設けることには、十分な理解が得られていないと言わざるを得ず、こうした仕組みを導入することは難しいものと考えられる。

⑧ その他の対策（過度な運賃競争への対策等）

当該地域においては、「3.（2）過度な運賃競争への対策」で述べた様々な対策を特に強力に推進する必要がある。

VII おわりに

当ワーキンググループにおいては、約1年に渉る精力的な審議の結果、上述のとおり答申をとりまとめることとした。

本答申は、タクシー事業を巡る諸問題への対策として、現時点で必要と考えられる対策の基本的な考え方をとりまとめたものである。

今後、国土交通省においては、本答申が真にタクシー事業の発展に資するものとなるよう、本答申の内容を踏まえつつ、速やかに具体的な制度に関する検討を進め、関係行政機関とも連携を図りつつ、具体的措置として実行に移されることを強く期待するものである。

本文で述べたとおり、タクシー事業を巡る諸問題は、構造的な要因を含めた様々な原因が複合して発生しており、その解決は決して容易なことではない。しかしながら、タクシーは地域における重要な公共交通機関であり、利用者サービスの向上、運転者の労働条件改善をはじめとする経営の適正化を図りつつ、その機能を維持・活性化していくことは、我が国の地域社会の活力を維持していく上でも重要な課題である。

本答申を踏まえた関係者の努力により、タクシーが地域の公共交通機関としてより適切な役割を果たすこととなることを願いつつ、本答申のまとめとしたい。

以上でございます。

【奥田旅客課長】 お時間をちょうだいいたしました。以上が答申案として提示させていただいたものです。

恐縮ですが、若干補足をさせていただきたいと思っておりますので、2ページへお戻りいただきたいのですが、「はじめに」という部分をつけ加えさせていただいております。ごらんいただき、ご理解いただけますとおり、14年2月に規制緩和が行われた後、一定の効果が現れているものの、総じて大変厳しい状況にある。そういった中で、17年から18年にかけての当審議会における審議による成果が得られたところであるが、東京地区の運賃改定を契機に、様々な問題提起がなされ、検討が行われてきたという経緯を簡潔にまとめさせていただいております。

それから、IIのタクシーの役割と検討の視点につきましては、基本的に、前回の提出した議論のとりまとめを踏襲させていただいております。

あと、IIIとIV、タクシー事業を巡る諸問題の発生と諸問題の原因につきましては、これは前回項目のみをお示ししておりました。内容につきましては、委員の皆様、十分ご理解いただけているということでありましたが、答申ということで、その内容について簡潔に付記をさせていただいております。

あと、5ページのV、構造的要因への対応ということで、冒頭書いておられますとおり、利用者の選択可能性の低さや歩合制主体の賃金体系といった構造的要因が、需要が減少し

ているにもかかわらず増車が行われるなどの過剰な輸送力の増加や過度な運賃競争を引き起こす根源的な要素となっておって、タクシーを巡る諸問題解決のためには、これらの要因への対応が極めて重要であるという認識を示すべきであるという意見が示されましたので、このVというものを記述させていただきました。

あと、VIの今後講ずべき対策でございますので、以上のような認識を踏まえまして、冒頭に、複合的な原因に対処し、それぞれの地域でタクシーの機能を安定的に維持・活性化していくため、構造的要因への対応に関する基本認識を踏まえつつ、以下のような対策を講じていくことが必要であるということを書かせていただいております。

あと、1.の利用者のニーズに合致したサービスの提供でございますが、細かい点ですが、冒頭の3行目、利用者のタクシーに関するニーズというのはどういうものがあるのかというようなご意見もありましたので、キーワードとして、安全、快適、確実といったようなことを記させていただいております。あと、その部分の最後に、福祉輸送分野をはじめとして、地域住民に望まれているサービスについては積極的な支援が必要ではないかというご認識についても示させていただきます。

あと、(1)から(4)までは、基本的に前回のものを踏襲させていただきますが、2.の悪質事業者への対策につきましては、悪質事業者等ということで、冒頭あります、悪質な事業者や運転者ということで、運転者についても明記をさせていただきます。それを受けまして、9ページ、(3)運転者の資質の確保ということを書かせていただいております。

あと、(4)の行政による事後チェックの強化につきましては、10ページの(4)の最後の段落ですが、それぞれの処分基準の強化等に対して、労働関係法令違反であればどういったこと、実効性の確保であればどういったことといった例示をさせていただきます。

あと、3.運賃制度のあり方につきましては、タスクフォースで議論をした検討結果との関係はどうなっているのかというご指摘もありましたので、それに関する認識をまず示させていただきます。基本的な考え方をまとめたということでございます。

①の基本認識につきましては、最初の4段落で、上限の規制、下限の規制、もしくは構造規制なりは今後とも継続すべきであるという基本認識をお示しいただきまして、最後、なお書きで、同一地域同一運賃につきまして、いろいろな議論がございましたので、その経緯をここで記させていただきます。

あと、12ページの②運賃決定方式につきましては、これは若干技術的な内容を含みますが、前回さらっと書きすぎましたので、必要な文言を補うという修正をさせていただきました。

あと、4.の供給過剰進行地域における対策、13ページですが、(1)から(3)、基本的な考え方、留意すべき点、対策を講じる地域については、基本的な内容は前回のものを踏襲させていただきましたが、(4)関係者が一体となった総合的な取組みにつつま

しては、地域における協議体設置の意義、もしくは、設置をするということをきちんと書くということがありましたので、冒頭の第2段落目を追加させていただいております。

あと、⑦供給抑制対策につきましては、17ページでございますが、冒頭の2段落、タクシー維持・活性化総合計画が実施されている期間に限り、他の地域に比べ、供給の増加すなわち新規参入、増車を、必要な限度で、かつ、有効に抑制する必要があるという点はそのままでございますが、あと、一番下のなお書きのような議論が前回ございまして、それも踏まえつつ、3段落目で、適正な競争が確保され、消費者の利益を不当に害さないことを前提として、共同減車を進め、供給過剰対策と競争政策の調和を図りつつ、自主的、協調的な取組みが推進されるスキームを導入すべきであるというご指摘をいただくということにさせていただいております。

あと、「おわりに」であります。本答申は、タクシー事業を巡る諸問題への対策として、現時点で必要と考えられる対策の考え方をとりまとめたものである。今後、私どもにおいて関係行政機関とも連携を図って、速やかに具体的な措置として実行することを望むというご指摘をいただいているということでございます。

以上で、答申案の説明は以上でございますが、安部先生からご連絡をいただきまして、答申案についてちょっと意見をまとめたので披露してほしいというご指示をいただきましたので、1枚紙を配付させていただいておりますので、読ませさせていただきます。

以下3点、総論的な意見を述べます。

現状認識と問題の原因については、この11カ月の議論を踏まえて、適切に分析がなされておられ評価できる。一方、具体的政策内容については、大部分が今後の行政展開や立法作業に委ねられている。したがって、それらに関する具体案策定に当たっては、各専門分野について、「運賃タスクフォース」のような関係者を交えた検討の場が設置される必要がある。また、得られた成案は、答申案作成に関わった当事者であるワーキンググループ委員にも周知される必要があると考える。

ワーキンググループの議論の過程で、供給過剰が問題の大きな原因であるという共通認識が形成されたが、今回の答申案で示された考え方に基づくスキームにより供給過剰対策を講じてもおお、さらに供給問題が悪化する場合は、再度、直接的な供給過剰対策のあり方を検討する場が設けられるべきである。

答申案のあちこちに、運賃の多様化の促進という趣旨の文章がちりばめられている。しかし、タクシーの利用者利便の向上、タクシーサービスの向上とは、「運賃の多様化」のみではないことが留意されるべきである。行政が安全を損なうような運賃設定を推奨するようなことはすべきでないと考える。

以上でございます。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

事務局のほうで大変ご努力いただいて、皆様のご意見を集約する形で、このような答申案ができ上がりました。

それでは、ただいまの事務局のご説明を踏まえまして、この答申案について審議を進めたいと思います。例によって、名札を立てていただきたいと思いますが、既に佐々木委員から立てていただいておりますので、佐々木委員から、どうぞご発言願いたいと思います。

【佐々木委員】 全体を読んだ感想ですけど、極めて常識的というか、万人向けの答申であると思います。この内容だったら、7月に書けていたんじゃないかな。秋以降の審議会は要らなかったかなという感じはします。

タクシーの役割とか諸問題の発生、原因、構造要因への対応、この辺は非常にまとまっていると思っています。

問題は、今後講ずべき対策なんですけれども、その中でも、運賃の話は、やっぱり同一地域同一運賃というのは、国民の理解を得られるのは難しいなということで、こういう書きぶりでもしょうがないかなと思います。総括原価方式も、70%ルールも、下限割れ運賃も、仕方がない、こういう書き方でしかないかなという感じはします。

私が一番関心を持っていますのは、17ページの供給の抑制のところですけども、前段は、新規参入、増車を必要な限度で有効に抑制する必要がある、これは当然ですけども、下から7行目から、「なお、国が」というところがあって、要するに、減車、強制減車は難しいということなんです。この答申案の中で、私が唯一引っかかるのは、このところなので、実はこれだけ審議会を延ばしたというのは、多分、どこかで抜本的な対応策が出てくるんじゃないかという期待が私にはありまして、辛抱強くこの会に出ていたんですけども、結局、これは無理ということですよ。14ページに、「真に必要な取組みを、そのために必要とされる期間に限って」という文章がありますが、真に必要な取組みというのは、私は減車をしなければいけないと思っているので。ですから、その次に必要な取組みがここに述べられているような感じがいたします。

規制緩和の目的は、市場機能が働き、意欲のある事業者が参入し、タクシーの質が向上するとともに、運賃は下がるということだと思っんです。それが、タクシー業界の特殊性によって、供給過剰と増車の中で、賃金が下がることにより、良質な乗務員を確保できない、質が低下していつている。おまけに、値段が上がったという、要するに、規制緩和のねらいと逆行する答えが出ているわけですね。

我々国民は、公共交通機関というからには、それなりの質の高いサービスを提供してもらいたいと思っています。どうでもいい、労働市場のごみためみたいな人が運転者になるのはかなわんと思っています。できれば安い運賃で走ってほしいと思っています。ですけど、今の現実、どんどん悪くなっていく。ひょっとしたら、また値段が上がるかもしれない。タクシーの乗務員の質がどんどん落ちていつて、道もわからなければ、マナーもよくないという人が乗務員になる。そういうタクシーに、私は個人的には乗りたくない。このタクシーに起こっている現状を国民が正確に理解したら、多分、国民は規制に賛成すると思います。ただ、正確に理解できないんです。

私は、国の強制的な減車をすれば、実車率が上がって、1台当たりの水揚げが増加して、

したがって乗務員の給料も上がって、したがって質のよい乗務員は増加し、サービスは向上し、運賃も下げられるというふうに思っています。それは国民が望んでいる方向だろうと私は思っているんですね。ですけど、それでも減車ができないんですね。

先般、規制改革会議の中条さんという方が、規制に反対されました。彼は、私はタクシーが供給過剰と思っていない、これからまさに市場原理が働こうとしているという、だれが聞いても非常識なことをおっしゃっていて、だれが聞いても非常識ですから、罪は軽いんですが、先月の11月19日の日経新聞の「経済教室」に、同じく規制改革委員の政策研究大学院の八田さんという方が、タクシーのことを書かれています。その中に、多様な運賃、サービスが導入され、消費者利益が向上し、運転手の待遇改善、格差の是正が進んだと書いています。これはブラックジョークかなと私は思いましたが、それが天下の日経の「経済教室」に掲載されるのが現実なんですね。知的レベルが低いとは言えない大学の教授がこのような状況ですから、一般国民がこのタクシーに起こっていることを理解するということは非常に難しいと思います。ですから、そういったことから考えると、国交省のこの平凡な答申案、これでもおそらく様々な批判が出ると思いますね。

私は、この17ページの真ん中辺ぐらいにある、自主的、協調的な取組みが推進されるスキームというのが、ちょっとイメージがわからないんですね。こんなことで本当に減車が進むのかと。もう少し具体的にこれは説明していただかないと、わからないんですけれども、自主的なんて言ったって、それはできるんだったら、もうちょっといい場面に突入していたんじゃないかと。難しいんじゃないかと、個人的には思っています。その世間の現実を見詰めたら、残念ながら、この答申案で行かざるを得ないというふうに考えます。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、富澤委員、どうぞ。

【富澤委員】 今回のこの答申案のとりまとめについては、大変厳しいご意見が出ましたけれども、それぞれいろんな立場がありますから、それぞれの立場によって、これでは生ぬるい、あるいは、抜本的な改革にはならないとか、立場によって様々なご意見はあると思いますけれども。総合的なこの11カ月の議論で、問題点のあぶり出しとか、あるいは、その対応などについて、いろんな意見が出された結果、かなり見るべきものが私は出てきたのではないかとというふうに評価をしております。

私も、答申案が出たからといって、すぐに1日でこんな大きな問題が解決するとは思っておりませんけれども、やはり運輸行政として、一元的に、公平に、かつ着実に、今後の行政や、あるいはいろんな立法措置が行われるんでしょうから、そういう過程を通じて、今ある問題が少しずつでもよくなるように進めてほしいというふうに願っております。後で今後の段取りとか、あるいは見通し等をお示し願いたいというふうに思っております。

それから、利用者として具体的に關心を持っておりますのは、タクシー事業を巡る諸問題の原因として、この答申案の中に、輸送人員の減少であるとか、供給過剰の問題である

とか、運賃競争等々挙げられておりますけれども、とりわけ、構造的な要因として、利用者の選択があまり効かないものなんだということ、それから、歩合制中心の賃金体系というものが今回はっきりと指摘をされて、こうしたことに適切に対応していくことが極めて重要だというふうに言われたのは、やっぱりこのポイントの一つというか、消費者の一人として、解決へ向けて期待をしていいところではないかというふうに思っています。

この5ページから10ページにかけての対応としては、ITの活用であるとか、乗り場の整備であるとか、情報提供などは、これはもう当たり前と言えれば当たり前、当然のことなんですけれども。特に評価制度というのか、ランク制度、これは事業会社のみでなくて、我々、タクシーを利用するときに、事業会社で選ぶということもありますけど、やっぱり個々のタクシーで選択して乗るものですから、個々のタクシー、あるいは運転する人のサービス水準が利用者にわかるようにするという事は非常に大事ではないかなと。利用者立場からはそういうふう思うわけでありませう。

それから、タクシー運転手の賃金システムというのがずっと問題になっているわけですが、これについても、関係者の総合的な取組みというか、検討をしていくんだということが盛り込まれたことは、今回、一歩前進ではないかというふうに思います。特に関係省庁、あるいは地方公共団体との連携の中で、こうしたものが題目にとどまらないで、実効が上がるように進めていってもらいたいなと、強く期待したいというふうに思っております。

以上です。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、政栄委員が先でした、どうぞ。

【政栄委員】 私のほうからは、全体的に見て、この答申案、感想をまず述べさせていただきます。

いろんな問題が起きている、その問題についての指摘、それから、その原因、これについても十分な分析が行われているというふうには理解をしているところであります。また、少なくとも、このワーキンググループの中で、こういった根本原因について、需給をはじめとしたいろんな問題ということでの意思統一がある程度できたということについては、この会議の真摯なる討議の結果だというふうにも評価をしているところであります。

ただ、これが今後の対策ということでもありますけれども、正直申し上げまして、速効性とか実効性、こういったことに関して言えば、期待はできないなという思いを強くしているところであります。一々については、佐々木先生のご意見にも含まれておりますので、述べませんけれども、私どもとしては、このことによって、供給過剰が適正化されるんだろうか、それから、人件費を無視した運賃ダンピングというのが行われているけれども、これらが是正されるんだろうか、非常に疑問に感じておるところであります。

また、全体を通じてですが、どうも認識というか、幻想というか、そういった事実誤認があるのかなというふうにも実は思っております。12ページも含めてなんですけど、全体

的に、運賃競争というのは、それによって需要の増加が起こるんだ、そのことは、利用者のみならず、事業者も運転者にも有益なんだというふうなくだりがあるわけではありますが、この間に規制が緩和されて、実は平成8年以降、車も増えてきているわけですけども、この間に、本当に運賃競争も含めて、需要喚起ということに、拡大ということにつながってきたのかどうか。これは、きょうは大阪からも委員が出席しております。また、局側でも承知のことだろうと思いますので、私の思い違いであればいいなとは思いますが、例えば、大阪地域で、あれだけの運賃競争が勃発して、全体のパイが増えたのか、需要が拡大したのか、非常に疑問だというふうに思っております。ちょっと乱暴な言い方をすれば、運賃が安かろうと高かろうと、乗る人は乗る、乗らない人は乗らない、これがタクシーを利用する側と提供する側の現実の姿だというふうに言わせていただければと思っております。

全般を通じまして、私どもは、こういった運賃の多様化等々が進んだことによって、メーター制という、日本のタクシーの本当に誇れる仕組みが崩壊し始めているということ、さらには、何度も指摘されていますように、減車に踏み込めない、言ってみれば、自主減車というふうな、それぞれの努力による減車によるしか解決策が示されていない、こういったことがどれだけの実効があるかということについては、前回の会議で指摘をしたように、実効は伴わない、自主減車ということで、本当に供給過剰は収まらない、こういったことについても、改めて申し上げておきたいと思っております。

さらには、行政のチェック、事前にもチェックも含めるというふうな記述はございますけれども、現実の問題として、どこまでのチェックができるのか。農水省の例の問題を引き出すまでもなくて、やっぱり監査に入るときに、明日監査に入る、そうしたときに、私たちの関係する企業でも、タコグラフのチャート紙を破棄してしまう。こんなようなことが現実に行われている中で、本当のチェックができていくのだろうか。いろんな疑問が実は残っているところであります。

ただ、全体の書きようとしては、あっちにも目配り、こっちにも目配り、こんなようなことの中で、やむを得ない書き方になったのかなという気はしないでもありませんけれども、結論から申し上げれば、これでは効果的な対策にはなり得ない、こういったことを最後に意見として申し上げて終わらせていただきます。ありがとうございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、宮下委員、どうぞ。

【宮下委員】 この答申案、それぞれ原因と問題、これはもう明確になりましたし、また、様々な大変なタクシーを取り巻く状況、これについては、たび重なるこういった検討会の中で明らかになった、その点については評価をしております。

ただ、今後、原因と問題についてどう対応していくのか、今、政栄委員も言われましたように、なかなかそのことが見えない。何かの国の法律としましても、運賃制度の問題、また、供給抑制の問題、なかなか今の現時点ではできない。しかし、特定地域指定制度と

いう、こういった協議会をつくって、その中で議論していただきたい。こういうふうなふうに受け取れます。

その中で、先ほど佐々木先生も言われましたけれども、特に供給抑制で、国が減車のそういう指令ですか、これはできないと、こういったことを書かれております。このことと、答申案を出したことと、今後、特定地域指定制度の中で、それぞれの地方におきます——どういった形で具体化になっていくかわかりませんが、その中で関係者が、減車も含めて、運賃制度も含めて、公共交通であるタクシーの問題も含めて検討していく、こういうことですが、国は、そういった減車の指示はできないけれども、それはあえて地方に任しましたよ、こういう受けとめ方でいいのか、それとも、あくまでも国がそういったことができないということは、地方においてもそのことはできない、こういうことなのか、その辺について、少し考え方というんですか、今後、特定地域指定制度の中で、地方の運輸局は減車を命じるというような足かせになるのかどうか、1点お聞かせ願いたいと思います。

以上であります。

【山内委員長】 これは、いかがしますか。最後にまとめてコメントということにするか。では、お願いいたします。

【奥田旅客課長】 それでは、ご指摘いただいた点についてちょっとお話をしたいと思います。

まず、自主的、協調的な供給削減への取組みが推進されるのかということでございます。17ページの下の部分でありますけれども、やはり基本的な認識として、ここに書いてあるような理由から、事業者が減車を命じる仕組みというものは難しいということになりますと、そうでないという前提で考えていく場合には、やはり自主的、協調的な減車をしていただくということになるのかなということですが、そういった場合にも、やはり独占禁止法との関係というものが問題になってまいりますので、やはりそことの調和を図りつつ、やっていただけるようにするということが大前提であろうかというふうに思っております。

そこで、ここで考えておりますのは、資料5の28ページをごらんいただきたいのですが、これは前回もさらっと簡単にお話をしましたけれども、そういった自主的、協調的な供給力の削減ということをどのように促していくかという産業政策のあり方の一例として、他法令の制度例、産業活力再生特別措置法というものがございます。こういったものにつきましては、供給過剰構造にある事業者が共同して、施設の相当程度の撤去、設備の相当程度の廃棄を行い、過剰供給構造の解消を目指した事業活動につきましては、法の支援スキームを講じるということになっております。これにつきましては、経済産業大臣が、共同事業再編による供給能力の減少に関する目標の設定に関する事項を策定した上で、基本指針を示しまして、それを踏まえて事業者のほうで共同事業再編計画というものを策定していただいて、それに基づいて、一定のインセンティブ等のもと、実施をしていただく

ということですが、その過程で、主務大臣による共同事業再編計画の認定とございますけれども、独占禁止法との関係ということにつきましては、主務大臣と公正取引委員会のほうで、認定に関して、そういった措置が当該事業分野に及ぼす影響等について意見を述べ合うという形で、ここに書いてあるような、いわゆる調和を図ってまいりまして、そういった推進を可能にするということを実際行っておるところでございますので、私ども、こういった例を十分参考にしながら、あとは実際どうやったら協調的、自主的にやっていただけるかというインセンティブ等についても、今後具体的に検討した上で、進めていただければと思っておるところでございます。

あと、今後の段取り、見通しをということでございます。答申の「おわりに」のところ、答申は対策の基本的な考え方をとりまとめたものとし、国土交通省は答申の内容を踏まえつつ、速やかに、具体的な制度に関する検討を進めるということをお願いしておりますので、答申としてちょうだいできましたら、できるところから順次やっていきたいと思っておりますが、2つに分かれようかと思っております。

1つは、行政運用上の措置ということで、私どもで進めていけるものにつきましては、例えば、ガイドラインの策定ですとか、そういったことは適宜進めていきたいと思っておりますのと、あと、こういったご指摘をいただいた中で、例えば、供給力の調整等につきまして、法的なスキームが必要ということになれば、それは一定の手順というものを踏んで、国会への法案提出が必要になりますので、それはそういったルールにのっとって進めていくというふうになろうかと思っております。

あと、一連の対応について、国でできないので、もう地方に任せてしまうのかということですが、この協議体につきましては、当然、国、運輸局も参画をさせていただきたいと思っておりますので、そこは関係者がいろんな状況について認識を深め合いながら、総合的な対策について議論をし、その審議結果に基づいて、総合的な対策をそれぞれが持ち分に応じて行っていくということでもありますので、そこは相協力してということになろうかと思っております。

以上です。

【山内委員長】 それでは、質疑を続けますが、続いて今村委員。

【今村委員】 まず、感想ですけれども、何人かの委員も発言をされましたが、前段部分の検討の視点、あるいは諸問題の発生、原因等々に関わっては、非常にわかりやすく、的確に指摘をされていると感じました。

ただ、今現在生じている供給過剰状態、私の実感から言いますと、世界的な金融危機の波が一層年末、来年に向けて押し寄せてくる中で、1年前の経済状況の水準から議論が始まって、2月から、あのころはまだしも余裕があったんですが、非常に重大事態の中でこの答申がまとめられるということですが、提供されている中身というのが、情勢との絡みで、本当に実効性の上がるものとして対応できうる内容のものなのであろうかという点で、非常に心配をしております。

今、課長のほうから、産業再生法のスキームを活用しての、いわゆる自主的、協調的減車という提起がありました。一定地域内で果たして、独禁法違反にはあたらず、特定のグループをつくってやるということになるんでしょうけれども、それぞれが自主的に計画を立てて減車というようなことが、現実的にどこで可能となるのか。それは今までやったことのないことですから、当然、実験的なことになるかもしれないという点もありますし、どこからそれが成功ということに結びついていくのか。そういう面では、未知の状態が残っているわけです。来年新しい法律を出すというような話もあり、現行の道路運送法を一部改正してもという話があるんですが、ちゃんとした着地点も判断をさせていただいて、たとえ試行的であれ、実験的であれ、それを成功するというものでなければ、幾らここに書かれた中身が供給抑制策にとって役に立つと言っても、絵に描いた餅にしか過ぎなかった、振り出しで、また新しいことを考えなくてはいけないということにもなりかねないという問題を含んでいると個人的には考えております。

そういうものとの絡みでの意見ですが、もともとの議論というのは、蛇口を閉めなくてはいけません。あふれ返った水をどうするのということであつたわけです。独占禁止法の適用除外による協調的な減車措置、これはもう、ちょっと難しい。おそらく、今直ちにやるのは難しいということで、もう全部あきらめたということではないと、私自身、良心的に受け取って発言させていただきます。その対応も今のところできないということで行きますと、今、蛇口を閉めるというのは、緊急調整措置しかない。仙台だけ指定されていますが。

そういうことになってきますと、この緊急調整地域の指定要件については、7月の中間とりまとめの中で、かなり踏み込んだ問題点の指摘がなされて、その上で、より効果的かつ機動的な指定がなされるように、要件の設定を行う必要があるということをお知らせしていたのに、今回も全く欠落していて、とにかく残りますよというところで止まっているわけです。それ以上書くとやばいから書いていないのか、思いとしてあるのかという部分もあろうかと思うんですが、いずれにしても、ほかにやりようがない蛇口の閉め方という問題で言いますと、やっぱり緊急調整措置制度を活用して、その中できちっと閉めるということを、今の情勢との絡みで考えなければ、これは問題の解決にはならないと思うんです。

閉めても、なおかつ水があふれているという話が今までもずっと行われてきて、その中で減車問題が提供されているわけですが、私が見る限りにおいては、例えば、このスキームの問題でも、新規参入と増車がストップされているところで、なおかつ、この新しい仕組みを活用して、例えば仙台なりが成功を収めるということになれば、一つのいい経験例として広げるということも可能になると思っています。その辺のところも、よくよく考えられて、ずっと知恵は持っていらっしゃると思いますから、関係するところと調整等もやりながら、成功させていくというような流れをつくっていただく必要があるのではないかと考えております。

再度言わせてもらいますけれども、私は、確かに、今直ちにというか、現状では国民の理解が得られていないということで、独占禁止法の適用除外ということについては、こういう表現で書かざるを得ないということがあったとしても、今から起こりうるいろんな事態の中では、このやり方でもってやらざるを得ない場面というのは多分にあり得ると思っていますし、表現の仕方として、それはもう全然選択肢の余地はないよというようなことにならない点での配慮というのが必要ではないのかなという意見を持っております。たまたま難しいと書いてあるだけですから、その裏に何かあるんだろうと思ってはいますけれども、ぜひ選択肢の一つとして除外するべきではないということをお願いしておきたい。

あとはもう、とにかく一定の方向性が出てきましたら、行政の仕事になってくるわけです。いかに適切に、それこそ実効性、速効性といいますか、それで臨んでいただくかということが非常に重要だろうと思っています。

以上、意見です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

田中委員、どうぞ。

【田中委員】 全体的な印象では、皆さんと同じように、これまでの議論をうまくまとめて、あるいは、こうまとめるのが妥当であろうと。いろんな議論というか、意見の対立もありましたけど、それは、例えば、同一地域同一運賃の問題とか、運賃の上限・下限の問題とかについて、いわゆる両論併記的なものなので、これはそういうふうにとまとめざるを得ないでしょうというふうに思います。

それと、もう1つ、ここ、中間報告以降、行政当局のほうからもお話があったように、構造的な問題を入れて、その要因と対策を盛り込んだということは、私としてはかねてから主張していましたので、評価したいと。特に、これは繰り返しになりますけれども、供給過剰、もちろん、その状態の解消というのは必要ではありますけれども、同時に、経営リスクを負うことなく増車や運賃競争によるシェア拡大云々という、この5ページにもある指摘のように、こういう経営者のビヘイビアとか、事業主のビヘイビアが変わらない限りは、一時的に減車によって需給関係がバランスに近い方向に持って行けたとしても、また同じ問題が起こり得るということをずっと指摘してきましたので、ぜひここは、今後の行政の対応の中で、こういう観点を持って取り組んでほしいと。

特に、今お話がありましたような、産業活力再生特別措置法のようなスキームを使っての事業者に係る合併等の組織再編とか、協働化、協業化の推進、これは、ぜひ私としては、この方向で進めていきたい。一部、業界紙でちょっと見ましたけれども、全国ハイヤー・タクシー連合会の第三者委員会の最終提言という中にも、協働化、協業化の推進ということ提言して、事業者が家の業から企業へと体質強化を図っていく必要があるという指摘がなされているようです。まさにそういうことであって、目先の需給バランスだけではなくて、その根源的な問題へやっぱりこれから行政としては切り込んでいって、そのためのスキームを早急に明らかにしていただきたいというのが注文です。

それと、最後に、ここにももちろん指摘されていますが、やっぱり地域地域で、それぞれの状況に応じて、もちろん全国的なマニュアルというか、統一基準の中で、それぞれの地域地域の中で、関係者による新しいタクシー事業や交通機関としてのありようというものを、早急に検討する体制に入っていくのが必要かなというふうに思いますので、ぜひそれは進めていただきたいと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、丁野委員、どうぞ。

【丁野委員】 佐々木委員から口火を切っていただいた基本的な認識につきましては、私も全く同感でございまして、繰り返すことはいたしません、2点お話をさせていただきたいと思います。

この委員会に、ずっと参加させていただいて、一貫して申し上げておりますのは、マーケットが構造的に縮小している中で、供給の抑制だとか、あるいは減車とかという論点の議論がずっと行われてきたわけですが、もう一方の、需要創造といいますか、そちらの視点が、やっぱりどうしても抜けたまま議論が進んできた印象があります。これは平成18年の将来ビジョン小委員会の中で総合生活移動産業を目指すという副題をつけて具体的な提案が行われたわけですが、その話がそもそも具体的にどういうふうに現在まで成果を出してきているのかということがなく、議論としては、マーケット側の議論が非常に欠けていたんじゃないかなという反省がございまして。

文中に選択可能性という言葉がたくさん出てくるわけですが、その選択可能性にしても、だれの、どういう選択なのかということが非常に見えにくい。さっき政栄委員が、タクシーを今利用している人というのは、高かろうが安かろうが乗っているんだと。むしろ、今ほとんど利用されない方が、新たにタクシーを利用しようと思ったときに、そういう方々の選択可能性にどのようにつながっていくのかといった部分がほとんど触れられておりません。

そういう意味で、いわゆる顧客とか消費者の視点というふうなところをもう一度入れて——この答申の中に改めて書き込むということは必ずしも必要ないかもしれませんが、やはりそういう視点を明確に持った上で、今後の議論につなげていただければという点が1点目でございます。

それから、もう1点は、皆様ご指摘のとおり、やはり具体的な施策というところが見えにくいというところがあって、これは皆さん共通のご認識だろうと思います。私も、特に15ページの、関係者が一体となった総合的な取組みというところを何度か繰り返し読ませていただいたんですが、やはりこのイメージが非常につかみにくい。私は観光分野を専門としておりますが、例の観光圏などでも、こういう議論をしているんですけども、いわゆる計画をつくり、そして協議体をつくって、そこで一連のいろんな事業をやっていくという流れになっておりますが、その協議体というのが、単に調整機能は持つても、具

体的な事業を実際に担えるような組織になるのかどうかというところが非常に大きなポイントであります。ここに一連のことをいろいろ書いていらっしゃるわけですが、ここで言う協議会が——名前がどうかは別としまして、そういう事業を実際に担える、そういうものにきちんとなっていくことが非常に大きなポイントになっていると思います。その辺を、これは安部委員からのご意見の中にもありますけれども、具体化する意味でのタスクフォースというような、そういう具体的な受け皿でもう少し議論をしたほうがいいのではないかなと感じております。

以上、2点でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

小塩委員、どうぞ。

【小塩委員】 私も2点申し上げます。

1つは、安部先生の意見とも関連するんですけど、安部先生は運賃の多様化について、それ以外にもいろんなサービスを向上する施策はあるだろうというふうなご指摘があるんですが、私もそのとおりだと思います。今回の答申の案を拝見していると、サービスの多様化という点についての言及は少し少ないのかなという気がいたします。

マクロで見ると、確かに超過供給なんですけれども、それはやっぱり同じようなサービスを提供するからそうになっているわけなんで、それぞれの会社が多様なサービスを供給したら、それぞれでお客さんをつかめるというようなことがありますので、すぐにマクロの超過供給は是正できないにしろ、多様なサービスを提供することによって、その超過供給の弊害を軽減するというふうな可能性もありますので、そういうサービスの多様化を促進するような仕組みというのも言及されてしかるべきかなというふうな気はいたします。

もう1つは、今回の答申案を拝見して、一番私が高く評価させていただけるなと思ったのは、構造的な要因への対応ということについて、節が1つ設けられたということだろうと思います。普通、ナイーブな規制緩和論ですと、規制を緩和すると、市場メカニズムが機能して、それで、消費者も業界の人たちもメリットを受けるということなんですけれども、タクシー業界は、どうもそう簡単に話は進まない、構造的な要因があって、市場メカニズムが機能しにくいというふうな点があるという。この指摘はやっぱり重要だと思うんですよ。

ただ、その後で対応が分かれまして、そういう構造的な要因があるからやっぱり規制をしましょうというふうな選択と、もう1つは、構造的な要因を是正していった市場メカニズムをよりうまく働かせるようにしましょうというふうな対応があると思うんですけども。前者はよくわかるんですが、後者については、もうちょっと踏み込んだほうがいいのかなというふうに思います。文中の中で、減車のインセンティブという言葉が、17ページでしたか、あったと思うんですけど、超過供給が発生したときに、事業者の人たちも、これはちょっと増車するとまずい、減車しないと経営が成り立たないなというふうに思わせるような仕組みはやっぱり必要だろうと思うんですね。そのかぎを握っているのは、お

そらく歩合制賃金の仕組みだろうと思うんですけど、市場が不均衡になったときに、均衡に戻すような仕組みをつくる、そのためにはどういうふうな施策が必要かということは、今回の答申を出された後、また引き続いて議論すべき重要なテーマではないかなというふうに思いました。

以上です。

【山内委員長】 松田委員、どうぞ。

【松田委員】 今になってこういうことを申し上げるのは何なんですけど、タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループというタイトルで、1つ要素を抜かしていたなと今反省しているところなんです。それは何かというと、悪質な客、この問題が抜けていたような気がしています。最近、夕方のテレビなんかでタクシーの隠しカメラがよく映る。あれがよく出てくるというのは、要するに、おもしろいのが多いんですね。むちゃくちゃな乗客がかなりいると。今回、もうここに来て、悪質な顧客対策というのを盛り込むわけにもいきませんが、事業者の方々のほう、組合のほうも、具体的にどうするかということをやっぱり考える必要があるのではないかなという気がしています。例の元厚生次官殺害の犯人も、まさにモンスター的な対応で、タクシー会社からお金をゆすり取っていたわけで、個別の企業で対応するんでしょうけれども、中小企業が多いですから、業界団体なんかの窓口などをつくることも考えた方がいいのではないかなという気がします。テレビを見ていると、特に乗務員が個別に対応できる話ではないような気がしています。監視カメラというのは有効な手なんでしょうけれども、あれもまた、設置費用を乗務員におっかぶせているような会社も多分あるんでしょう。そういうことは本当にやめていただきたいと思います。

本筋に戻って、この答申ですけれども、前回は申し上げましたとおり、この委員の身内というか、間の中でも意見の対立があるわけですから、その辺、よく押さえてまとめたと思っています。特に対立するところについて、両論併記的に記しながら、あくまでも一つの方向性を出しているところ、その辺のテクニックは、よくやられたというふうに評価しております。

それで、あとは、この答申を受けた具体策ということになるんでしょうけれども、多くが地方に委ねられると。地方というのは、自治体だけではなくて、おそらく運輸局が中核になるんだと思います。ここは地方分権の絡みで、いろいろ縮小せよというような大きな圧力がかかっているわけですけども、こういうことをやらなければいけないわけですから、その圧力の中で、ここで求められた仕事はきちっと果たしていただきたいと思っています。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

関委員、どうぞ。

【関委員】 この答申を見させていただきまして、前回、かなり体系的にばらばらだっ

たところが、非常に頭の中でストンと落ちるように体系を直していただいたということは、非常によかったなというふうに思います。

その中で、3つのことがしっかりちりばめられているかなというふうに、私は感じました。まず1つは、問題の構造的な要因をしっかりと書き込みをいただいたということと、規制緩和がすべて諸問題の根源にないという立場をやっぱりしっかりと書き込んでいただいたということは、私はすごくうれしいなというふうに思っています。

その上で、実はいろいろなところに、いろんな記述の中に、私は、委員の皆様の意見の中で重要だということが本当に読み取れるかどうかはわからないにしても、しっかりと書き込んでいただいたなというふうに評価をしたいと思います。

1つは、一番は、市場の原理が働かないという中で言うと、やっぱり経営者の改革の意識付けのところ、実を言うと、この業界は弱かったんだということを中心に指摘させていただきました。ですから、その中で言うと、賃金制度の中で、歩合制を前提としない、さらに、固定給についても導入する必要があるということを書いていただけましたし、あと、営業収益に対する賃金率というところについても言及をいただいたということは、今回、経営者の方々が非常にそこは厳しく認識をいただけているのではないかなというふうに思っています。

2つには、対消費者対策のところ、やはりサービスの多様化のところ、かなりの具体的な事例を今回ご提案いただいているということも、私は消費者として非常にうれしいなというふうに思います。先ほど、悪質な消費者もいらっしゃるというお話もありましたけれども、あれはほんの一部であって、たまたま、ある意味では、マスコミ等に乗やすいという状況だと思いますけれども、普通の方はわりとリレーションをしっかりとりながら、個室で2人で行くということも多いので、気を使いながら消費者も乗っているというふうに私は認識していますので、消費者サービスの拡大のところを具体的に書いていただいたのはよかったというふうに思っています。

もう1つ、労働環境の改善のところは、きっと組合の皆さんは非常に不満な部分もあるかもしれませんが、先ほどの歩合制と固定給、それと、営業収益に対する賃金率、それと、これからの見直しを含めて書いていただいたということは、私はよかったのではないかなというふうに思います。

それと、一番大きい、私の意見として申し上げたいのは、そういったいろいろな個別なものということではなくて、このタクシー問題というのは、やはり総合的な対策が必要だということ認識していただいたということが大きいと思います。

ところが、この総合的な対策をだれが、いつ実行するのかという問題が、消費者、私たちに非常に関心が高いところなんです、それはやはりどうしても、この非常に長いワーキングの中でも、非常に地域差があるというご指摘もあり、さらに、先ほどの仙台、もう1つは大阪も含めまして、非常にやはり地域ごとに対策を別々に講じていく必要があるということは、認識の中では一致していたというふうに思います。

ですから、今回、その地域ルールを決定するための共同の組織体を、地域を挙げてつくっていくべきだという提案をいただいたのは、私たち消費者にとってはすごくうれしいことだなというふうに思います。佐々木委員が消費者は知らないからということなんですけれども、やっぱりここでやっぴりしては絶対知らないんですね。国が先ほどの減車を強制的にやったとしても、結局、同じように消費者は置き去りで、内容を議論しないまま、対行政、対企業というだけで、問題というのは、実は地域で、ある意味では認識されないし、その解決のノウハウというのは地域に生まれません。ところが、今回の中で言うと、地域でそのルールを決めていこうというふうにご提案を私はいただいていると思っておりますし、私たちも提案したと思っております。ですから、地域で局、県、自治体、それと関係の企業、そして市民の方が入ることによって、私は、地域で議論をすることによって、佐々木委員が言われたような、国民は知らないというところから、知って、自らがやっぱり解決をするための提案をしていこうということになっていくんだろうというふうに思います。

したがって、地域につくっていく組織体については、やはり一定の権限と役割というものをしっかりとできる組織体として、法案化もしくは制度化されるときにはぜひお願いをしたいというふうに思います。今回、答申ですので、言いつばなしという形になるんですけれども、ここはある意味では提案であり、実行母体という両方の側面を持っていく組織体として私たちは期待していきたいと思っておりますので、ぜひそれが実行できるような法案づくりをお願いしたいというふうに思っています。

最後に、私も丁野さんと同じように、やはりニッチですけれども、福祉の需要とか、ある意味ではこれからの、まさに地域での公共交通機関として、タクシーというのは非常に大きい役割を持つだろうと思っておりますので、両論併記にはなっていますが、新規参入であるとか、適正な競争とか、自主的な経営者の努力が反映できるという形で答申ができたということは、私は非常にうれしいなというふうに思っています。

最後にもう一度申し上げますけれども、やはり問題の解決は総合的対策が必要である。そして、もう1つ、だれが決めるのかというのを明確化して、ぜひ地域の力を信じて、地域に一定の役割をいただければというふうに思っています。

【山内委員長】 それでは、下谷内委員、どうぞ。

【下谷内委員】 今回のこの案には私どもの意見もかなり書き込んでありましたので、私どもとしても非常に感謝しております。

私がお話ししたいのは、やはり利用者のニーズに合致したというところがございますが、7ページの1.の利用者のニーズに合致したサービスということで、この文全体がそうなっておりますが、2行目に「消費者に支持されるタクシーサービスを実現するために」とありまして、「利用者のタクシーに対するニーズに合致したサービス」ということで、言葉が分かれているわけです。これは、単に利用者というのは、今サービスを受けている利用者なのか、そして、消費者というのは、それらも含めた全体のことを言っているのか、

あるいは、利用者というのは、これから利用される方を言っているのか、含めたものを言っているのかというのはちょっとわかりづらいので、その辺のところは……。消費者に置きかえると非常に読みづらいなというところもありまして。でも、消費者に変えてしまえば読みやすいところもあるかと思っておりますので、せっかくこのようにお書きいただきましたもので、本来ならもっと前の段階で申し上げるべきだったことかと思っておりますが、ずっときょうの案を読んでいきまして、非常にそのところが気にかかったこととございますし、わかるようにしていただければよろしいのではないかなと思っております。

そして、今、関委員もおっしゃられたように、国や地域社会において積極的な支援を行うというふうにもなっておりますので、できるだけ権限を持たせたもの、そしてまた、消費者の意見が取り入れられるような積極的な支援策を仕立てるべきではないかと思っております。

それから、もう1点、供給過剰でございますが、今現在も減車をするという企業はありますが、それは積極的に、やはり統計上から見ると、20%以上の車が休んでいるという状況でもございました。経営者の努力で、そのような減車をされたことはとてもよろしいことかと思っておりますが、8ページの悪質事業者の対策のところが変わりときらっと書かれておりますので、悪質事業者というのは、私たち、利用者にとって非常に怖いのです。わりときらっと書かれておりますので、ここのところをもう少し何か、独禁法との関係が難しいということとございますが、経産省の新たな、先ほどお示しいただきましたものを考えると、何かここのところでもう1つ強い言葉で書き込めることはないのかなと、いろいろ考えたんですが、なかなか言葉が浮かんでこないんですけれども、次のページにわたって書かれておりますが、逃げていきそうな感じがいたしますので、利用者にとっては、やはりこういうところをもう少しきちんと書き込んでいただければと思います。確かに、両括弧で(1)(2)(3)(4)とかというふうには書いてございますが、あまりにもこの前段のところ弱いので、書き込む必要があるのではないかなと思っております。

多くの委員の方がいろいろご意見を言われましたので、私どもとしては、安いのに超したことはありませんが、それはやはり労働条件に見合った形で、そして、なおかつ安心・安全に乗って快適という――今回は快適、それから確実性という言葉をつけ加えていただきました。消費者にとっては、ぜひここのところは、重大事項として考えておりますので、そのようなものにますますなっていくように。今後のいろいろな協議体等においても、それぞれのところで積極的なそういう協議体をつくられて、その中で意見が述べられるような、この安全、快適性、確実性が求められるような、そういう意見の出る場、そしてまた、それを実行できる場の協議体をつくられることを望んでおります。

【山内委員長】 それでは、藤井委員、どうぞ。

【藤井委員】 今回は答申ということで、これから日本の国の政府のあり方をどういうふうにするのかという中で考えていくのかということとありますので、少しまた、ほぼ最後の段階かと思っておりますが、改めて1つ比喻をお話したいなと思っております。その比喻を

1つ申し上げまして、それに基づいて、具体的な論点を4つご指摘したいと思います。きょうお話ししたいと思っています。比喻も、答申をお聞きしながら、きょう言おうかなと思って、さっき思いついた比喻でございます。

16世紀から17世紀の、もう皆さんよくご存じだと思いますけれど、イギリスの哲学者のホッブスという方がおります。ホッブス理論は、非常に古い理論ということで、いろいろと批判もされてはいるんですけども、おそらくは間違いなく一面の真理があるだろうという評価もあり、今までずっと残ってきている理論であります。

簡単に申しますと、このホッブスの『リヴァイアサン』という本があるんですけども、その本で彼が主張しているのは、全く無秩序な社会の状態、この状態というのは、万人が万人と闘争する。闘う、争うと書く闘争であります。万人が万人に対して闘争している。そんな状況では、本当に人々は傷つけ合って、もう奪い合って、場合によっては命も奪い合う。首を絞め合っているわけですね。そういうような状況で人々はどうするかというと、疲れちゃうんですね。もうええかげんにしてくれと。そうなったときに、疲れたときに、みんなやめたいと思うわけです、そういう闘争を続けるのを。でも、みんなが闘っているんで、自分一人でやめたいと言っても、やめられないわけです。そこで、みんなどうするかというと、みんなをやめようやということで、みんなが自主的に、自分らを縛ってくれるというようなルールを、自分たちでつくるんですね。これが政府の起源だと、そういうようなことをホッブスは言うわけであります。

タクシーの現状というのは、このホッブスが言っているような、万人が万人に対する状況に、かつてよりは近づきつつあったのではないかと。例えば、大阪の状況をよくお聞きするに、昔はきちんと「競争」していたわけですね。ところが、ルールがなくなると、ホッブスが言うのは、「闘争」になっちゃって。でも、みんなもう疲れてしもうてるわけで、何とかしてくれと。したがって、今こそ、本来ならば政府の出番になるわけですね。

さて、このホッブスの話を申し上げたのは、2つのことを申し上げたいからです。1つは、争い方、闘争の「争」には2種類あるということでもあります。いわゆる経済理論で言われるのは、競争。適正な、公正な競争、これは間違いなくあります。しかしながら、争い事には、「競争」だけではなくて、ホッブスが言うような血なまぐさい「闘争」もあるんだということを、このホッブスの理論は意味しているんだろうと思います。我々のタクシー業界における争いが、各事業者さんの争いが、これは「競争」なのか、あるいは「闘争」なのか。闘争であるならば、どうすべきなのかというような認識がまず1つあるのではないかなと思います。

第2に、政府とは何かということでもあります。政府の起源というのは、ホッブスの理論にもいろいろと、比喻の話でありますので、いろんな批判もあつたりとかするんですけども、ホッブスが言おうとしているのは、おそらく一面の真理が間違いなくあろうとするのは、万人の闘争を避けて、安定した秩序ある社会を築き上げようとするものこそが政府であって、その政府というものは、基本的にルールをつくり、そのルールに基づいた適正

な「競争」を導くためのルールをつくるような、そのルールというのは、場合によっては「規制」を伴うようなルールをつくるというのが、これが政府の本務なんだということを言っているんだと思います。

このホプスの話が意味しているのは、規制やルールというものは政府が勝手に上から上意下達で何かやれと言うているのではなくて、人々が望むものなんだと。規制やルールというものを、人々が望んでいるんだということだと思えます。今のタクシーの業界の状況は、非常にこれに近いのではないかなと思えます。

これを、今回の答申は、協議会と銘打って、タクシーの業界の方だけではなく、自治体、運輸局、消費者の方々、場合によっては学識経験者の方々、地域住民、いろんな人が入って、人々がどういう規制を自ら望むのかということ、住民で、皆さんで、協議会で考えてくださいというような答申なのではないかなと思えます。

そこで出てきたもの、例えば、そこで減車をしてくれというような協議会の結論が出たならば、それはもうそれをして差し上げるのが政府の最低限の務めだろうと。それはもう政府が無理に減車せいという話ではなくて、人々が望むのであるならば、規制をさせていただくというのが、政府の本務なんだと。これがホプスの理論の核心ではないかと思えます。

以上の視点から、具体的な点を簡単に4つ申し上げます。

まず1点目は、私は、この協議会というものに非常に期待したいと思えます。佐々木さんがおっしゃったように、大学のインテレクチュアルな偉い先生ですら、この常識的な状況がわからずに、ブラックジョークみたいなことを記事に書かれるというようなお話が先ほどございましたけれども、こういう状況はなかなか理解できないわけですね。

ただ、私も含めてでありますけれども、こういう協議会の場で何回も資料を見たりとかしていると、なるほどなとわかってくるわけですね。ですから、この協議会の場があって、関係者が集まって、そこで何回も議論してくれば、特殊だと言われるところかもしれないんですけれども、このタクシーの状況がわかるのではないかなと思えます。そうすると、人々にある程度判断をお任せしても、それなりに立派な答申的なものが返ってくるのではないかなと思えます。ぜひ協議会を大切にしていきたいというのが1点目であります。

2点目は、確かに独禁法、公取との関係で、この答申に書けること、書けないこと、あるんだろうなということは非常に想像するところであります。そうなりますと、あとは「運用」であります。この運用で、私自身、今回の答申で非常に期待したいなと思ったのは2カ所ございます。13ページ、供給過剰進行地域における対策で、こういうところあります。この進行地域とは何かということ、これは完全に運用の世界であります。場合によっては、一応こういう答申を出したので、全国で1個ぐらいやらなまずいさかいに、1個だけやるというふうな運用もあります。場合によっては、もうほとんどの地域をこの進行地域とみなすということもあり得るでしょう。おそらくはその中間地点があつたりとか

して、あとは、そこは運用の問題になると思います。実態を即に勘案して、この答申のこまでの13回の議論の精神を十二分に踏まえた「選定の議論」というものをしていただきたいというのが、1点目であります。

2点目は、17ページ、供給抑制の中段のちょっと上の、自主的、協調的な取組みが推進されるようなスキームを導入すると。この何とも、スキームというこの一言だけでありますけれども、このスキームにはいろいろと考え方があんじゃないかなと思います。もちろん、減車をしろと命令はできないかもしれません。しかしながら、協議会に事業者さんは入ることというような命令はできるかもしれません。そういう規制はできるかもしれません。あるいは、推奨できるような、適正な台数はこれぐらいだということを政府が公示するといいたいでしょうか、提示することは可能かもしれません。それに伴うような、命令はできなくても、そうしたほうがいいのではないかというような勧告か推奨か何かわかりませんが、そういう言い方ができるかもしれません。協議会の中でそういう議論ができるように促すことも、もちろんできるかもしれません。当然ながら、公正取引委員会との関係もきちんと調整していくということも入ってくるところでありますけれども、このスキームというところをぜひ、今回の答申を受けて、どういうふうなスキームをつくるのかというところを、この範囲の中で十分つくっていただきたいと思います。

さて、以上が具体的な論点の3点目になります。つまり、1点目は、協議会を大事にしてほしい。2点目は、進行地域の選定に運用をきちんと考えてほしい。3点目は、このスキームについてきちんと考えてほしい。

そして4点目は、いきなりより具体的なことを申し上げますと、こうした運用、よき運用というものは、よき事例を見ないことには、他地域では広がらないと思います。したがって、よきモデルを火急に、早急に、速やかに実施していただきたいと思います。例えば、今では仙台ですか、緊急調整地域で、自治体のほうでも、どういうふうな調整をするかということで、いろいろと検討されているところではないかと想像します。例えば、こういった仙台の地域で、今、この協議会の中でいろんな意見がございまして、この意見を、精神を十二分に反映したような、今申し上げたようなホップスの精神も十二分に反映したような運用の姿ということ、ぜひ毅然と政府に見せていただきたい。運輸局も含めてですけども見せていただきたいと思います。

以上、今ホップスの話から始めましたですけども、日本の政府が、世界に冠たる先進国の一つの政府であるとするならば、政府としての最低限の務めをしていただくように、毅然とした態度をぜひとっていただきたいと強く強く念じまして、当方のお話を終わりたいと思います。どうもありがとうございました。

【山内委員長】 待鳥委員、どうぞ。

【待鳥委員】 読ませていただいて、全体としては、構造問題を中心に、素案の豊富化をしていただきましたし、労働条件の問題についても触れていただいているので、多としたいというふうに思います。ただ、基本的な視点について、やはりその面でお客さんと直に

接している現場の実態とずれているところがある部分について指摘して、重なる部分もあるかと思えますけれども、改めて要望、意見を述べさせていただきたいというふうに思っています。

このワーキンググループでは、2000年に道路運送法が改正されて、50年続いてきたタクシーのあり方、半世紀続いてきたタクシーのあり方を抜本的に改めて、規制緩和して以降現れてきた問題について、議論をしてきたというふうに思っています。

それがうまくいっていないという状況について議論したわけですから、やっぱり今回とるべき方策というのは、対症療法ではなくて、50年ぶりに改めた、その方法がよかったのか悪かったのかという根本的なところに立ち入らないと十分ではないのではないのか。対症療法的なところでとどまっているのではないのかという感じを受けているところです。

全体として、利用者ニーズという言葉がかなり強調されています。そのことは、やはり利用していただく方のニーズにこたえるということは、非常に大事なことだというふうに思っていますけれども。ただ、そこの切り口だけで言うから、問題の本質がわかりづらくなっているのではないのか。佐々木委員が指摘されたとおりでというふうに私も感じました。

今回の規制緩和がうまくいかなかったということについては、利用者ニーズにこたえるということで規制緩和をして、そして、市場に任せた結果が現在の状況を生み出して、産業的に疲弊してしまったし、タクシーの質も劣化してしまったということだろうと思います。そういう視点からの認識がやっぱり欠けているのではないのかというふうに感じざるを得ません。それをきちっと踏まえないと、対症療法でやっても、また同じことが現れるし、同じ事態を繰り返すということ、前回も指摘したとおりであります。

様々なニーズにこたえなければいけない、利用者サービスを提供しなければいけないということでもありますけれども、結果的に、規制緩和以降、この状況で、事業者としての、あるいは産業としての体力が弱まってしまったがために、そういう利用者ニーズにこたえるメニューを提供することが非常に難しくなってきた、福祉輸送も含めてそうでもありますけれども、それが実態であるわけでありまして、疲弊したところにいろんなものを求めても、それは難しいという観点をやっぱりとっていただかなければいけないんじゃないかというふうに思っています。

同じ公共交通でありながら、鉄道やバスと違って、タクシーにだけなぜ多様なサービスや運賃の多様化が求められるのかということについては、非常に疑問を抱かざるを得ません。そこはちょっとタクシーに対する、公共交通ではない、違った認識がやっぱり利用者の中にあるのかなというふうに思うわけでもありますけれども、我々の側からするとなかなか理解できないというところでもあります。

もう1つは、サービスという言葉でいろいろなものが片づけられていますけれども、利用いただく方にとっても、最も大切な利益というのは、輸送の安全だというふうに思うわけですね。そのところが、ちょっと薄いのかなというふうに思っているわけです。

そういった基本的な観点のところ、何点か、繰り返しになる部分もありますけれども、

指摘をさせていただきたいと思います。

3 ページに、諸問題の発生というところで、①から⑤まで記載をいただいています。諸問題の発生の中で抜けているなど思うのは、事故が急増して高止まりし、安全が阻害されているという現実であります。ここはぜひ書き加えていただく必要があるのではないかと、いうふうに思います。事務局側から提出いただきました資料の中にも、この間、その部分についてはきちっと指摘をされていたわけですから、記載をいただく必要があるのではないかと思います。

それから、7 ページに、前回の指摘を受けとめていただき、安全性、快適性、確実性というのがサービスとして盛り込んでいただきましたけれども、これはサービスではなくて、タクシーの使命だと思うんですね。だから、やっぱりその辺をサービスという一括りではなくて、タクシーにとっての一番大事な使命という観点から、少し工夫をしていただく必要があるのではないかなというふうに思うところです。

それから、6 ページに歩合制の問題が触れられております。歩合制賃金の存在を前提としつつ、需給バランスとか適正な運賃水準というふうに書いていただいています。これは、私がバランスとか前提と言ったこともありましたがけれども、実際は、歩合制賃金が存在する現実を踏まえて対策を立てるべきだという意味ですので、そういうふうに言っていたほうがいいと思います。

その後、よく提起いただいたと思うんですが、タクシー運転者の賃金システムの改善の可能性等につき、関係者で検討を深めるようにということを言っています。ただ、これはやっぱり可能性ではなくて、改善する方向について検討すべきではないか。可能性があるかないかの問題ではなくて、もう完全にタクシー運転者の賃金、労働条件というのは劣悪なところにあるわけですから、やっぱりそこは前向きに表現をいただきたいなというふうに思うところです。

それから、8 ページに、悪質運転者等の問題が指摘をいただいています。まさに事業者の問題と、それから、直に利用者に接する運転者の質の問題は、これは2つの柱だというふうに思いますけれども。ただ、このワーキンググループでは、悪質運転者の問題、中身については、ほとんど議論をいたしてこなかったというふうに思います。その中身についてほとんど議論されないままに、悪質運転者の排除ということがここで出てくると、これが拡大解釈されていくおそれを非常に懸念しているわけです。悪質運転者という言葉で片づけるのではなしに、書くのであれば、中身についてきちっと指摘をしながら、我々から言えば不心得運転者でありますけれども、それをどうやっていなくするかということが課題です。運転者の資質の確保、向上策としての運転者登録制度の問題、質の向上と不心得者、悪質の排除というのは、次元が違う問題だ。いてはならない人間がいるということについては、これは問題でありますので、排除していかなければいけないけれども、悪質運転者という大きな括りで、定義もないままにここに表示されるということについては、少し修正をいただきたい。

それから、運賃の問題でも、やはりたびたび指摘をさせてもらいました、多様化という言葉でありますけれども、これはもう現実的には単なる値下げ、安売り競争でしかないということで、結果として、また需要の喚起にも至っていないということでありまして、そして、人件費に全部転嫁されて、収支率は100%を超えているという状況があるわけです。これについて、ここにはほかにも、適正に事業を行っている者については、それを上げろということについて強制はできないという表現もありますけれども、やはり実態は、人件費を下げて、単に収支を償っているだけという実態があるわけでありまして。これはひとつお聞きしたいんですが、収支さえ償っていれば、それは適正な事業運営をやっているんだというふうに言えるんだらうか。現実には、人件費を切り下げれば、収支は償うという経営構造になっているし、運賃の認可システムにもなっているわけですから、収支さえ償えば、適正な事業を行っているという意味で、ここは書かれているのかどうか、お考えをお聞きしたいなと思います。

それから、過度な運賃競争の解消ということで、下限割れ運賃の問題点についてきちんと指摘をいただいてきました。下限ということについては、自動認可割れの下の問題を指しているんだらうと思いますけれども、実態として、様々な営業的な割引において、事実上、下限割れと同等、あるいはそれを下回るような運賃が、大阪あたりを中心に存在しているわけでありまして、その扱いについても、この下限割れと同様にガイドラインで明確にして、排除していくとか、是正をさせていくということについて、お考えの上でここは書かれているのかどうかということについてもお聞きしたいし、ぜひその部分も盛り込んでいただきたいなというふうに思っているところです。

それから、供給過剰の問題で、14ページに、発動とか、指定要件ということになるんですが、下の6行目あたりから、タクシー運転者の賃金が低下傾向にあるようなときに、一定の指標として指定をしていくんだという意味のことが書かれております。この低下傾向という傾向値をとるとということについて、これはやっぱり十分な実効性、機動性を持っていないことになるのではないかというふうに思うわけです。緊急調整措置が道路運送法改正のときに盛り込まれて、しかし、ほとんどそれが実効なかったとか、用を足さないままに今日の事態を迎えているし、機動性もなかったということについては、この傾向値をとってきたということがあります。賃金にしても、実車率にしても下がっている現状から、さらにまた底割れをして下がらなければ実際に運用できないような、そういったスキームにはしないでいただきたいなというふうに思っているところです。現状は、本当に全国一律に新規参入、増車をストップして、そして、減車の対策を講じなければいけないという状況に、もう待たなしの状況にあるわけでありまして、悪化している場合とか、そういったことでは、もうほとんど間に合わないという状況があるわけです。したがって、その辺についても配慮いただくような記載と、それから、制度の具体化をお願いしたいというふうに思います。

ちょっと戻りますけれども、運賃のところ、利用者の問題を松田委員から出していた

できました。車内での実態というのは、本当に値切りをやるのが当たり前だという風潮になっているわけでして、運賃の多様化を図ったことで、結果的にお客さんからの値切り要求が増え、相対運賃的な様相が広がっているわけで、そのことによって、本当に日本のタクシーの信頼性を担保してきたメーター運賃制度というのが危機に瀕しているというふうに私たちは実感しています。そのメーター運賃制が形骸化する、空洞化すれば、それは利用者にとっても最終的には不利益になるというふうに思っていますので、その部分についての指摘をぜひ、安部委員からの資料も出てまいりましたわけですから、ぜひそのところを記載いただきたいなというふうに思っているところです。

以上です。

【山内委員長】 今、2点だけ、ご確認がありましたので、そこだけちょっとお願いできますか。

【奥田旅客課長】 下限割れ運賃の審査の点が1点あったかと思うんですが、収支相償うということのみでやっているのかということですが、13ページの第2パラグラフに、下限割れ運賃についてはということで、それが認められると考えられる場合の要件として、適正な原価で収支相償っているものであるということと、適正な運営が行われているということが挙げられております。適正な原価であるかどうかということは、おっしゃったような賃金の問題もあろうかと思えますし、適正な経営が行われているということについては、例えば、その運賃の設定意図とか、そういったものもあろうかと思えますので、そういったことを総合的に勘案しながらやっていくべきであるというのが認識でございます。

あと、もう1つ、割引とガイドラインとの関係でしたっけ。すみません、ご指摘を踏まえて、今後検討したいと思えますが、確かに、いろんな割引が相重なることによって、実質、下限割れになっているといった場合をどう考えるかという問題は、確かに現実あろうかと思えますので、そこは多角的に検討させていただきたいと思えます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、もうお二方、坂本委員。

【坂本委員】 焦土と化した大阪を代表して、13回出席いたしまして、経営者責任、事業者責任というものを改めて、この間に痛感いたしまして、すなわち、やっぱりもっと経営効率、それから合理化経営、こういうものにいそしんでいかないと、言うまでもございませぬということ。

それから、需要の開発には、いろんな多様化されたところのニーズが、今日、いろんな地域で多様化されておるわけでありますから、我々も創意工夫を凝らしながら、そういうマッチしたサービス商品の開発にいそしまないかんと、企業、事業者努力というものをさらにやっていかなければならぬと、こういうふうに考えて、やっぱりお客様からご利用いただいております皆さん方に、よりもっと、この13回を踏まえて、我々事業者は愛されて信頼される、そういうタクシー、大阪のタクシー、地方のタクシー。

それから、働いていただいている皆さん方が、かつてのようと言うたら語弊があるかも知れませんが、やっぱりという表現ですか、自信と誇りを持って、この仕事にさらにお勤めいただくというようなことにつながっていくようなニュースキーム、新しい制度の設計を、きょうこれで終わりやとすれば、我々事業者としても、焦土と化した大阪の代表としても、これからいろんなところで発言をさせてもらいながら、主張し続けて、真に、本当に消費者、ご利用いただいている皆さん方のためになるような公共交通機関として発展していかないかというふうに考えました。

しかしながら、これ、1つ。これは最後、やっぱり、我々事業者もやりますけれども、行政責任ですわ。今も盛んに最後、言葉が出ておりましたけれども、藤井先生の言葉で言いますと、まさに悪の競争——闘争と仰せになりましたけれども。そして、我々の言葉で言う、正直者がばかを見ている、本当に汗をかいている者が浮かばれないというようなことが、この道路運送法の改正の趣旨であったわけやないわけでありますから、どうかひとつ、その象徴的なのが、地方の混乱、運賃でしているところ、特に我々大阪ですね。先ほどこから出ておりますように、不当競争というのは、藤井委員の言うような悪の競争でありますから、要は、低額運賃のガイドラインというやつが何で今出てへんかったのかなということですね。どうかひとつ、きょうはもうこれで終わりますから、ほんまに、局長以下、課長、これ、ほんまに真っ正面からガイドライン、これ取り組んでいただけないと。私はトラック事業をやっているとこの間も言いましたけど。市場原理が機能する、マーケットがおのずとプライスを決定するトラックでさえもガイドラインがあつて、産業界から、商社から、大いに賛同を得てまんのや。何でこのタクシーにガイドラインというものがつくられへんかったという話で、ひとつ、大いに固いご決意で、堂々とひとつよろしくお願ひしたいということ、これはご回答要りませんで、お願ひをしながら、どうもありがとうございました。

【山内委員長】 木村委員、どうぞ。

【木村委員】 時間がない中で、大変恐縮なんですけど、多分、きょうが最後の発言になるのかなということで、大変申しわけないんですけど、しばらくお時間をいただきたいと思ひます。

個人タクシー制度というのは、特別な制度ということですので、道路運送法の中では括られていないと。つまり、通達一本でやられているということですので、我々の業界、個人タクシー業界特有の問題については、行政のほうにお願いしたり、相談したりということで、あるいは、行政のほうでは、本田局長のほうからの通達で、どういうふうにもなっていくという制度なので、今回の答申書の中で、とりたてて、あとこうしてほしい、ああしてほしい、あるいは、こうすべきだということは、それほどないのでありますけれども。ただ、緊急調整地域のお話が先ほど来出ておまして、これに関して、どうしても委員の皆様にご認識を持っていただきたいなというふうに思うんですね。個人タクシーというのは、昭和34年にスタートして、173名からスタートして、4万7,000人以上

にもなった、約4万8,000人にもなった。しかし、今は4万4,000以下であります。減り続けている。それから、法人業界の高齢化、個人タクシーも高齢化なんです、高齢化問題で、つまり、個人タクシーの予備軍がいなくなっている。これが、もちろん最大の個人タクシー減少の要因なんです。

しかし、個人タクシーというのは、法人の運転者さんにとって、夢と希望を与える制度だということです、私自身もそうでしたし、やはり将来、このタクシー会社で10年、15年やれば、個人タクシー事業者になれるんだということを夢に見て、一生懸命——当時は決して高い給料ではなかったんです。私が法人業界へ入ったとき、もう既に。しかし、それでも頑張ってやっという、つまり、法人の若い運転手さんにとって、夢と希望の制度であるはずなんです。この緊急調整地域という制度が、緊急調整地域指定がかけられますと、新規参入がストップされる。法人業界、もちろん入ってこれないということですね。ところが、個人タクシーも一緒にストップになってしまうんです。

個人タクシーというのはどういう人たちなのかというと、法人の運転手さんの中で、ずっと夢を抱き続けて、個人になるために一生懸命年数を稼いで頑張ってきた人たちですね。無事故無違反で。多分、会社にも貢献してきた方々だと思う。そして、申請を出して、4カ月、5カ月かけて、やっと許可をいただいて個人タクシー事業者になれるという直前で、緊急調整地域がかかってしまうということがあられるわけですね。仙台がそうなんです。あそこは11名しか当時新規許可の候補者がいなかったんです。で、試験に合格して、もう目と鼻の先、もう間もなく事業者になれるというところで、緊急調整地域がかかって、泣く泣く、結局取り下げということになってしまうんです。

この個人タクシーというのは、やはり特殊な制度なので、法律でやられている緊急調整地域、これと一緒にされてしまうのは、やはりどうしても我々としてはうまくないのではないかと。これは個人タクシー業界のエゴではなくて、それを夢見てきた法人の運転手さん、この方々の夢をそこで断ってしまうというのはいかかなものか。法人業界に参入するのは、お金があれば、すうっとすぐにでも、思いつきで入ることもできるかもしれないですね、会社は。しかし、そうじゃない、個人タクシーになる法人の運転手さんは、やはり相当な長期間かけて、夢を見てやっというところまで、ここは何とか外していただけるような法改正をお願いしたいなというふうなことで、もちろん、行政の皆さんにお願いするんですが、どうかひとつ委員の方々にも、その辺の個人タクシーの予備軍たる法人の運転手さんの夢と希望、こういうことがあるということをご理解いただきたいなというふうに思います。

それから、今回の答申書、いろいろな原因だとか問題点、もうつぶさに検討されて、ほぼ委員の方々の共通認識というのは、その部分ではできてきた。ただ、ではどうするんだと言ったときに、いろんな選択肢が出てくるということで、これから、具体的には、法改正が行われ、また、行政中心にいろんな具体策がなされていくんだと思うんですが、その中で、関係者が一体となった総合的な取組みということが述べられております。この

答申書案の中で。この中に、ぜひ地域ごとに、個タクも含めて、そういったところに参画をさせていただいて、個タク自身もいろんな問題を抱えておりますけれども、法人業界、あるいは地域の関係者の方々と一緒になって解決に臨んでいきたいというふうに思っておりますので、そういうところはひとつ今後一緒にやらせていただきたい。

それから、個人タクシー、特にこのところへ来て、ちょうどこのワーキングが行われているさなかに、大変不祥事といたしますか、特に個人タクシーがということで問題が起きましたけれども、そういった問題に対して、関係団体、あるいは協同組合が相当汗をかいて、一生懸命その処理をしているんですね。そんな中で、社会からは何かそういったことが——具体的に言えば、居酒屋タクシー問題でありますけれども——営業努力だというような、美化するような声の一部が出てきているんですね。こういう声というのは非常に困るんで、個人タクシー業界としては、もうこういうことは4年も5年も前から議論をして、ビール1本でも、ジュース1本でもだめだということでやってきているので、その辺のところは、どうかひとつ委員の方々にも、我々がそういうことについては問題意識を十分持っていて、解決しようとしている。現に、もう処分者も19人も出て、これからもまだ何十人か出る予定でありますけれども、そういうことを対応しているということで、どうかひとつご理解をいただきたいと思えます。また、これについては、個人タクシー業界として、おわびを申し上げなければいけないんですが、どうかひとつその辺のところをご理解をいただきたい。

それから、先ほど来、過去にこのワーキングの中でも出ておりましたけれども、「エコカード」、あるいは、我々の業界では「お客様要望カード」と呼んでいますけれども、こういったものが車内についていない個人タクシーがあるんじゃないかというようなお話がありました。実は個人タクシーにつきましては、もう去年の12月に全国の個人タクシーが全部一斉に「お客様要望カード」というものをつけております。つけていないとすれば、業界のルールに従っていないということですが、いずれにしてもつけております。苦情についても、各団体で取組みをしようということでやっておりますので、どうかひとつその辺のところをご理解いただきたい。

それから、利用者によるタクシーの選択という括りが、やはりこの案の中に出ております。個人タクシーは、もう既にご案内のように、マスターズ制度というものを10年前から導入しまして、ランク制度ですが、やっております。ですから、これにつきましても、法人業界でやる場合には、多分、全社が参加ということになると思うんですが、個人タクシーの場合には、このマスターズ制度というのは任意参加なんですね。強制ということになると、「じゃ独禁法違反かい」というような話がつい出てきてしまうので、任意参加ということになっているんですが、こういったものをやるときには、法人も個人も、やはり全員参加、参加の義務付けというものをやっていくべきではないのかなということで、そういったところも、これももちろん、これから行政の方々にも要望書としてお願いしていこうと思っておりますけれども、委員の方々にもひとつご理解をいただきたいというふうに

思っております。

大変時間がない中で長い話をさせていただいたんですが、個人タクシー業界として、いろいろな問題意識は持っておりますけど、どうか今後も個人タクシーが法人の運転手さんにとって夢と希望である制度であり続けるように、我々も頑張りたいと思っておりますので、どうかひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。長い時間、ありがとうございました。

【山内委員長】 富田委員、どうぞ。

【富田委員】 時間が大変オーバーして申しわけなんですけど、3分ぐらいで終わりますので、一言お話しさせていただきたいと思ひます。

2月から今日まで13回、交政審が行われたわけでございますけれど、先生方には大変お忙しいところ、本当に我々業界のためにお時間を割いていただきまして、まことにありがとうございます。

おかげさまで、私ども、100%満足がいつているというものではないんですけど、きょう答申が出されるような予定になっているということで、大変私どもは喜んでおります。

ただ、この交政審で私が感じておりますのは、このタクシー業界には問題があるということだけは確かだということにははっきりしたと。それで、問題は何かと言いますと、運賃問題と供給過剰問題と、この2つに絞られたのではないかなと、これが明白になったということだと思っております。

それで、運賃問題につきましては、タスクフォースのほうで皆さんにお世話になりまして、1つの案がつけられたと思っております、これは私のほうは同一地域同一運賃にしてほしいんですけど、仕方がないだろうということで、運賃については、それでやっていただくよりしょうがないと思っておりますけれど、供給過剰問題については、私は解決されていないというように読んでおります。そういう意味で、供給が過剰のところについては、供給抑制をしたということについては、私は評価をいたしますけれど、それでは現状のままで何も改善されていかないというように感じております。そういう意味では、これから改善していくには、供給を削減しなければどうしようもないというように感じております。これがいかに難しいかというのは、もう私も1年間こういうふうにしておりますと、いろいろ行政からも伺ったり、いろいろ調べまして、供給削減がいかに難しいかというのはよくわかっておりまして、アメリカのアトランタで規制緩和をやりまして、車が増えたわけですけど、この車の削減ができないで、そのまま推移しているということを見ますと、この削減は、さすがのアメリカでも非常に難しい問題かなというような気がいたしております。

ただ、供給削減をしないと、ではこのままいくかと言いますと、そうではなくて、私は、世界的なこの経済大恐慌の時代に入ってまいりまして、我々はどうなるかと言いますと、需要がどんどん減っていくというような段階に入ってきていると思ひます。それで、需要がどんどん減っていくということはどういう意味かと言いますと、見方を変えますと、供

給がどんどん増えていくということと同じことだと私は思っております。そういうことで、我々の業界は、乗務員さんの賃金はもっと下がる、それから、我々の経営基盤も非常に揺らいでいくということで、何しろこれからはもっともっとひどくなるのではないかなということを危惧いたしております。

そういう意味では、どうしても私ども業界としては、減車が必要だ、供給削減が我々業界の発展につながるんだ、もしそれができなければ、非常に厳しい状態に置かれてしまうというので、東京は自主減車をやろうというので、実質的に私どもはやっておりますけれど、自主減車がどのぐらい限度があるかというのは、やってみますればよくわかることで、業界で初めて自主減車というのをやってみたんですけれど、これで1万台ぐらい自主減車ができれば、「もう私どもでやるから結構ですよ、皆さん」と言えるんですけれど、これは全く無理なんです。無理だとわかっていて、私どもは、まず我々の手で業界を直そうよという気持ちで、今やっております。ただ、それは無理なことはわかっておりますので、ぜひ私ども、本当に認識して努力いたしておりますので、先生方のお力をお借りして、国土交通省のお力もお借りして、応援をしていただいて、何とかこの辺の解決ができるような方法をお考えいただければありがたいと思います。

非常に難しいことを最後をお願いいたしましたけれど、私は何か方法があるのではないかと。車を増やしたのは業者ですけれど、車を増やすようにさせたのは政府だと私は思っております。そういう境遇が長い間なかったわけですけれど、8年前から増やさせるような境遇にしたというのは、やはり政府ですから、これを何とか解決をしていただきたいというように思っております。

それで、先ほどお話ししたとおり、供給過剰問題がどうしても私はすっきりいかない。解決していないというように考えておりますので、安部先生のご意見を出してまいったわけですけれど、供給問題については、別の場を設けて検討し直したほうがいいというお話に私は賛成でございます。そういう意味では、小さいグループをつくって、運賃の場合にタスクフォースをつくったような形で、供給問題をもう一度ひとつご検討いただければありがたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

すいません、時間を過ぎましたので、この辺で終わりにさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【山内委員長】 それでは、ありがとうございました。

時間はもう30分近く過ぎておりますので、この辺で審議は終了とさせていただきます。

答申の案の取扱いについてお諮りをしたいと思います。今もいろいろなご意見をいただいたところでございますけれども、基本的に私の認識は、事務局から提案のありました答申案について、下谷内委員、待鳥委員から一部文言の修正等のご指摘いただきましたが、その他の点につきましてはご了解をいただいているのではないかというふうに考えております。

したがいまして、本ワーキンググループとしての会合は本日をもって終了といたしまして、あとは私と事務局のほうで、本日のご指摘を踏まえた答申案の文言、この整理をさせていただきますまして、各委員のご了解をいただいた上で、ワーキンググループの答申案として交通政策審議会の会長まで報告をさせていただきたいと思っておりますけれども、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【山内委員長】 どうもありがとうございます。ご異議がないようですので、このように取り扱わせていただこうと思います。この点に関して、事務局からご説明がありましたら、お願いいたします。

【阿部調整官】 ただいま山内委員長からご説明いただきましたとおり、これから委員長とご相談しながら、答申案の文言を整理させていただきたいと思っております。その後、逐次各委員にはその結果をご報告させていただきたく存じます。各委員からご了解をいただきましたら、本ワーキンググループとしてとりまとめいただいた答申案について、本審議会の自動車交通部会長、陸上交通分科会長、交通政策審議会会長にご報告をさせていただき、本ワーキンググループの答申案につきまして、交通政策審議会の運営に関する諸規則に基づきまして、最終的に交通政策審議会会長の決裁をもって、交通政策審議会の答申ということになります。これらの手続の進捗につきましても、各委員に逐次ご連絡させていただきたく存じます。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、そのような段取りで進めさせていただこうというふうに思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、最後になりましたので、今回の会合の終了ということになりますので、本田局長から何かコメントがあれば、一言お願いいたします。

【本田局長】 時間が押しておりますが、一言御礼のごあいさつをさせていただきたいと思っております。

当ワーキンググループ、2月に第1回を開催していただきまして、きょうが第13回となります。毎回大変真摯にご議論賜り、率直に申しまして、我々にとっても大変手厳しいご指摘も多かったことと、大変ありがたかったことは、私どもにとってもいろいろな発見をさせていただいたこの1年だったと思っております。改めてこの議論に参画していただきました委員の皆様、御礼を申し上げたいと思っております。

タクシー問題につきましては、もう繰り返し申し上げませんが、やはりタクシーの事業、あるいは、それに対しての我々行政に関しては、国民の方々の意見というのは非常に多岐に、多様にわたっているというのを改めて痛感させていただきました。また、全国一律ではなくて、それぞれの地域で様相が異なっているということも、改めて認識をさせていただきました。そういう意味では、タクシー行政について、規制緩和か規制強化か

といったような一元方程式で解決が求められるものではないということも実感いたしました。

地域を支える公共交通機関としての交通政策はもとより、地域政策、あるいは消費者の皆さんに対しての消費者政策、あるいは産業政策、あるいは労働政策、そういった多角的なご議論をしていただいて、今日、こうした答申をまとめていただいたということ、改めて感謝を申し上げたいと思います。

私どもとしましては、きょうの答申の中で、とりわけ供給過剰進行地域対策としての特定地域指定制度をはじめ、現在の道路運送法体系では実行できない問題がございます。これは、直ちに内閣法制局とも相談をしながら、次期通常国会に所定の法律的な措置を講じるように、直ちに作業を開始したいと思いますし、先ほど来お話のありましたとおり、タクシーについての構造的要因、利用者の皆さんがなるべく選択できるような環境づくり、それから、歩合制賃金を含めた労働環境の改善の問題、そして、運賃に関してのガイドラインの問題、これらはまさにこれからの宿題として、引き続き議論をさせていただきたいと思っております。

それから、何よりもきょう改めてご指摘いただきましたけれども、やはりタクシーの問題について、広く一般の国民の方々により一層理解をいただく、こういう努力をきょうからも開始したいと思います。きょうは多くのマスコミの皆さんにもおいでいただいておりますが、とりわけマスコミの皆さんにご協力をいただきながら、タクシー問題についての国民の方々の理解を深めていくように努力をさせていただきたいと思っております。

そういう意味で、ワーキンググループとしては、きょうで終わりかもしれませんが、言ってみれば、タクシー問題としては、きょうが始まりという、そういう意識で、ぜひ行政としても頑張ってまいりたいと思っておりますので、引き続きご指導をお願い申し上げます。

先ほど手帳を繰っておりましたら、スタートの2月8日というのも金曜日の午前10時でございました。大変寒い朝だったのを覚えておりますけれども、あれ以降、春、夏、そして秋を迎え、いよいよ年末に至るまで、本当に長い間、熱心なご審議をいただきましたことに、改めて御礼を申し上げます、ごあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、先ほど申し上げましたとおり、答申の確定に向けて、作業として今後とも各委員にご連絡をさせていただくこととなりますので、ご協力のほうをよろしく願いいたします。

本日は司会不手際でございまして、大変時間が延びまして、大変ご迷惑をおかけしましたことをおわび申し上げます。

本ワーキンググループの会合はこれもちまして終了とさせていただきます。本当に長い間ご協力いただきまして、どうもありがとうございました。

— 了 —