

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4回）

平成20年3月28日（金）

【阿部企画官】 それでは、時間がまいりましたので、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の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4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、ご報告させていただきます。本日、佐藤委員、富澤委員、坂本専門委員がご欠席とのご連絡をいただいております。それから、関委員は、ご出席との連絡をいただいておりますが、少々到着がおくれているようでございます。

それから、本日は各地域の関係者の方から3名の方をお招きしまして、タクシー事業の状況等についてお話をお伺いすることになっております。私からご紹介させていただきます。

泉田新潟県知事でございます。

【泉田知事】 よろしくお願ひいたします。

【阿部企画官】 それから、天野つばめ自動車株式会社代表取締役社長でございます。

【天野参考人】 よろしくお願ひします。

【阿部企画官】 また、後ほど梅原仙台市長がお越しになることとなっております。

次に、お手元の資料をご確認させていただきます。本日の配付資料でございますが、お手元の資料のクリップをはずしていただきますと、議事次第と配付資料一覧、それから、資料1として委員等名簿と出欠名簿、資料2として配席図、資料3として新潟交通圏の状況等新潟県からご提供の資料です。資料4として仙台市からご提供の資料です。それから、資料5として、名古屋業界の現状と課題、つばめ自動車からのご提供資料です。これは2つに分かれています。それから、資料6として、これまでの議論と今後の論点についてという資料です。

それから、各委員におかれましては、前回同様、青いファイルを机に置かせていただいております。よろしくご確認願ひします。よろしいでしょうか。

それでは、以後の進行は山内委員長にお願ひいたします。撮影はここまでとさせていただきますので、ご協力のほどよろしくお願ひします。

それでは、お願ひします。

【山内委員長】 それでは、早速でございますけれども、始めさせていただきますが、まずは、皆さんお忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。特に泉田知事、それから、天野社長につきましては、ご出席を賜りましてありがとうございます。

きょうの内容なのですけれども、前回のワーキンググループでヒアリングをいたしまして、きょうもその続きということで、各地域のタクシー事業の状況等について関係者の方々からヒアリングをしたいと思っております。

先ほど事務局から既にご説明がございましたけれども、本日は地方公共団体から新潟県知事と仙台市長のお二方に行政の立場から地方の実情を述べていただくということと、それから、タクシー事業者の方はもう1名、先ほど言いました天野社長にお越しいただきまして、中京地区ですけれども、内容、状況についてご説明いただくということになっております。

それから、進め方でございますが、まずは新潟県の泉田知事からご説明いただきまして、それで質疑応答とさせていただきます。その後、知事の退席後に梅原仙台市長にお越しいただきましてご説明いただく。それでまた質疑をするということ、それでご退席になられまして、その後に天野社長にご説明いただき、質疑応答、こういう形で進めたいと思っております。

それから、きょうは本年度といたしますか、3月最後ということで、最初のお約束で、本年度中はヒアリングをして、いろいろその方向性を皆さんにお考えいただくということでありました。新年度明けますと具体的なこの論議といたしますか、どういう方向に行くかという具体的な話になります。そこで、きょうは最後のところで、これまでの議論と今後の論点についてということで議題を設けておりまして、まず事務局のほうでその論点整理をしていただきました。きょう、ヒアリングをやりますので、時間がどれだけ残るかということがありますけれども、できる限り、時間の許す限り、この点を議論したいと思っております。

それでは、早速でございますが、泉田新潟知事からお話を伺いたいと思います。自治体の首長というお立場で地域のタクシー事情をどのようにごらんになっていらっしゃるか、そういったところを中心にお話をいただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

**【泉田知事】** 新潟県知事の泉田でございます。本日は、このような機会を与えていただきまして、大変ありがとうございました。新潟県の交通事情ということをぜひ皆様にも知っていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

まず、現在の新潟交通圏の状況でございますけれども、正直言いまして、会社とタクシードライバー、双方から悲鳴が聞こえてくるという状況になっております。それから、町の中は、正規の値段で運行しているタクシーと、それから、初乗り300円というタクシーと混在をしている状況になっています。タクシーの運転手さんなどのお話をお聞きしても、なかなか十分な時間もとれない。長時間労働、加えて低賃金という問題を抱えております。これはどうしてこういうことになるのだろうかということを大ざっぱに申し上げますと、やはり個人と会社運営のタクシーとやはり微妙な、置かれている条件の違いというものがあるのだろうと思っております。

個人で、ある程度高齢の方は年金生活をしながらタクシー運営をすることができる。一方、会社のタクシーについては、その中で家族を持った人が生活をしなければいけない。まさにメインの収入としてのタクシーの運行をしなければいけないということになっているにもかかわらず、競争条件が全く一緒なわけですから、家庭を持った運転手さんがちゃんとした給与を得るということが難しい環境にあるということが最大の問題ではないか。そこに規制緩和ということが重なっておりますので、競争条件の異なる方々が同時に参入してきて、過剰感というものを特に本来であればこの業界を支えるメインとなる方々、会社とか、それから、運転手さん、ここにしわが寄っているという構造になっているのではないかと考えています。

以前、バスが過当競争の中で、やはり運転手さんに過重な負担がかかって事故が起きるというような状態になっておりますけれども、タクシーというのもいつそういう形での事故を呼んでしまうのではないか。余裕のある方はいいのですけれども、年金生活等をしながら、趣味でとは言いませんが、余裕を持って運行するような、そういう個人事業者は構わないと思うのですが、そうではなくて、まさに家族を支えなければいけないような、そういう会社の中での職業としてのタクシードライバーがしっかりと賃金を得られるような体系というのをつくる役割、これは社会的責任として国なり、自治体なりが持つていくような、そういうフレームワークが必要なのではないかと強く認識を感じております。

それで、実際に賃金とか時間とかどうなっているのかということをご説明したいと思えます。もともと新潟県の、特に製造業を例に挙げますと、全国平均のほぼ8割の賃金水準しかございません。これは全国平均ですから、大都市圏に比べて8割ということではないんです。全国平均に比べて8割、その中で、特にタクシー業界というのはさらに劣悪な環境に置かれているという状況になっています。一方、まず、資料の2ページをごらんいただきたいのですが、地域の交通体系で言いますと、新潟交通圏につきましては、実はCO<sub>2</sub>の排出量が全国の中で3番目に多い都市ということになっています。公共交通機関が貧弱なために、タクシーに頼る率が極めて高い。

一方、高齢化が進んでおりますので、やはり移動しようとする、いろいろなところの郊外型の施設、例えば病院とか、図書館だとか、それから、お店とか、こういったところに行こうとするときにもバスはありますけれども、やはりご高齢になってくる、それから、病気でというようなことになると、タクシーの果たしている役割というのは極めて大きいという都市環境になっております。人口のほうも圏域内の人口は約63万人、県の人口が240万人ですので、約4分の1というものがこの圏域に集中をいたしております。一方、市街地が拡大をしていくというようなことになっておりまして、この準公共交通機関、まあ、公共交通機関ですね、タクシーに頼る割合というのは高くなっております。そういう意味で、タクシーが利用される社会環境、こういう状況でございます。

3ページをごらんいただきたいと思えます。タクシー乗務員の年収及び年間労働時間と

ということでございますが、全産業、これは丸印の棒で時間、グラフで出ていますけれども、これに対して三角のグラフ、これを横に見ていただきますと、やはり年間400時間ほど長い勤務時間になっております。また、もともと低い産業全体の給与、年収で453万というのが新潟県の産業の平均給与ですけれども、タクシードライバーは300万割り込んでおまして、279万ということになります。これでやはり家族を支えていくのはかなり困難が伴うという状況になっております。

4ページをごらんください。タクシー運転者と全産業男子労働者の年間賃金の推移、これは左側に出ておりますけれども、全国との格差、年収ベースで226万円でございます。これは新潟の格差が174万円ということになっておまして、年収差については差は小さいのですけれども、絶対水準が何しろ低いということになっております。一方、労働時間については、やはり長時間労働を強いられている。全国の平均的な全産業と、それから、タクシードライバーに比べると192時間、それでも産業としては不利益をこうむっているのですが、それに加えて新潟のほうはプラス372時間、年間でこれだけ余分に働いて、かつ年収も低いという状況になっております。

次、5ページをごらんください。法人個人の輸送実績ということなのですが、10年前に比べて輸送人員が422万人になっております。年々減少を続けているということになっております。運賃収入は実に33%も減少をしております。一方、個人事業者はやはり規制緩和の後、相当伸びてきているということになっております。その結果、1人当たりの営業収入、輸送人員、これはいずれも8から9%ほど減少しているというのが現状でございます。

6ページをごらんください。なぜこういうことになったのかということでございますが、平成14年2月というところを境目に、まず合計の実在車両数の数字をごらんいただきたいのですが、平成13年から14年に移るときに、やはりグンと増えておまして、この増えているところが横ばいで来ている。一方、これを法人と個人に分けてみますと、やはり個人車両台数が増えて、その分、法人が所有する車両数が減少傾向をたどっているということになっています。この状況というところがやはり賃金、労働時間というところにも影響を及ぼしているということだと思っております。

7ページ、飛ばしまして8ページをごらんいただきたいと思っております。需給動向と緊急調整地域の指定ということなのですが、現行、指定基準というものの中では、規制緩和前から供給過剰が進んでいる地域、もともと厳しかったところ、新潟圏域はそういうことだと思っているのですけれども、ここを指定するというのはなかなか難しいという要件になっていると認識をいたしております。変化というのも大変重要なのですけれども、あわせて全体の水準という観点もぜひこれは検討していただけないかなと。消費者の観点からは、安ければ安いサービスのほうがいいというところがあるというのは、これはわかってはいるのですけれども、では、県内の全体的な認識はどうかといいますと、安ければ安いほどいいという方がいらっしゃるの事実です。

一方で、じゃあ、タクシー会社がどんどんつぶれてしまってもいいのか、タクシーの乗務員の生活が成り立たないようなところの料金を求めているのかということ、決してそういうことではないのだろうということだと思っております。交通政策という観点に加えて、社会政策的にどういう地域づくりをしていくのかということを見ると、やはり一定程度、人間らしい生活ができる職場、それを皆さんで支え合おうという理念を持った上で、一定程度の公が関与をする仕組みをつくっていくということに大きな抵抗があるとは考えにくいと認識をいたしております。これは交通政策に加えて労働政策、社会政策、地域づくりという観点での指定基準、こういったものの見直しというものをぜひお願いできればと考えております。

それで、最後、9ページでございますが、供給過剰の状態、これは夜になりますと、繁華街に空車のタクシーがずらっと並んでしまう。客待ちを続けているような状況です。冬の間は寒いですから、その間はエンジンをかけて待機をする。社会的なデメリットということもあるわけですので、需要に見合った供給ができるような体制、特に個人事業者と法人、条件が違う方々の中でやはり誇りを持って職場で働ける、そういう職業にこのタクシー運送事業というものがなっていくような、そういう仕組みというものをぜひ考えていただけないかなということをお願い申し上げたいと思います。ご清聴、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、今のご説明について意見交換をしたいと思っております。どなたさまでも結構でございますが、ご質問等ございますか。どうぞ。

**【政栄委員】** 交通労連の政栄と申します。泉田知事にお伺いをしたいと思うのですが、今、お話の中にもありましたように、全国各地、それぞれ需給の問題、それから、利用者ニーズの問題、特性があるということは、これまでの議論の中でも感じられてきたわけがありますけれども、最後の9ページにも地方自治体の意見が指定の中で反映されるように望むというご意見が記載されておりますけれども、もう一步踏み込んで、先日の地方分権委員会のテーマの中にもタクシー、バス、そういったものについてはもっと切り込んで地方に分権をしていったらどうだという論議内容が示されているわけがありますけれども、そういった部分についてまで地方の自治体の首長さんとして、これまで私どもが国土交通省等々にいろいろな形の中で要請をしまいと、地方には人がいない、地方は財政の伴わない施策については腰が引けている、こんなような考え方が示されてきていたんですね。実際、そうなのかどうかということを決める機会ですから、お答えいただきたいなと思っております。

それから、そういったときに、例えばもっと踏み込むと、事業者の皆さんの話の中にも減車というところで踏み込んで需給バランスをとっていきたいのだけれども、実は独禁法の縛りもあってなかなか難しいところがあるんですよというお話がよく聞かれます。こういったときに、自治体の意思として独禁法の適用について、例えば公益という立場から、

適用除外理由として認めてもらうとかいうことについて、自治体として関与していくというふうなご意思がおありなのかどうなのか、そういったことも含めて教えていただければと思います。

**【泉田知事】** では、まず後段の部分からお答えをしたいと思います。減車を、それも公益的観点から適正な数を運用できるようにすることは望ましいと思っていますし、実は県議会でも、例えば減車要請という形で各事業者をお願いをして、その後、私、情報公開すればいいのかなと思っていたのですけれども、何年何月時点でそれぞれ何台ずつ持っています、その後どうなりましたということで社会的な認知ができるような形で情報提供するとともに、減車要請するというようなことは必ずしも独禁法に触れるものではないのではないかという認識を持っています。

ただ、これを実行しようとしたところ、実はタクシー業界及び労組も含めて、慎重論がありました。それはどういうことかといいますと、冒頭申し上げたように個人事業者と会社経営で条件が違うので、減車要請をして守るのは法人企業体に限られるだろう。それで、自由参入を認めている個人事業者が増えてくると、結局、自分たちの首が締まってしまうのではないかと。したがって、この減車要請というやり方というのは限界があるので、それよりもやはり社会的規制をかけるというような方向で対応してほしいということで意見がまとまりました。したがって、減車要請という形での自治体での関与というのは、やはり限界があるなというのが率直な感想であります。

それから、前段の部分の地方分権ですけれども、これはタクシーの認可をするときに、例えば賃金とか総労働時間というものだけで判断するというわけにはいかないのだろうと思っています。専門的な許可ノウハウは地方から見ればやはり運輸局さんがお持ちであるということでもあります。したがって、今の県庁組織でやれといたら、どこでやるのだろうなということは、ふと首をひねってしまう。これは地方分権の議論一般の話でして、例えば道州制をどうするのか、地方支分部局と、それから、地方の関係をどうするのかという枠組みの中で議論されるべき問題であろうと思います。事この交通圏に関してどうするかという話はやはりまず現行ある制度のもとで現在の関与を見つけていくという、そういう緊急性のあるテーマではないかと考えています。

**【山内委員長】** 先ほど少し言い忘れたのですけれども、前回からこの会議、国連方式にして、これを立てていただくという。発言のご要請については、それで意思表示をしていただきたいと思います。

そのほかにいかがでしょうか。どうぞ、安部委員。

**【安部委員】** 関西大学の安部と申します。基本的な点で2点お聞きしたいと思います。よろしく申し上げます。

資料の2ページのところで、利用時間についてのタクシーの利便性が高いということが最後の行に書かれているのですが、これは意味を解しませんので、利用時間についての利便性が高いとはどういうことか、これが1点。

それから、先ほど知事のお話では、新潟県の場合、タクシーが公共交通機関で重要な役割を果たしておられるというお話だったのですが、シェアは、例えばこの5年を見ますと、公共交通機関の中でのシェアというのは落ちているのか、あるいは横ばいなのか、上がっているのか、この点についてお教えいただきたいと思います。

以上です。

**【泉田知事】** まず最初のほうのご質問ですけれども、利用時間についてタクシーの利便性が高いといいますのは、大都市圏と違いまして、例えばJRさんにしても1時間に1本しかないとか、それから、バスにしても30分に1本しか来ないということになりますと、例えば病院に行くにしても、途中でさらに乗りかえポイントがあつて待たなければいけないということになると時間が有効に使えない。タクシーであれば、例えば駅から乗るとすぐ病院まで行けます、図書館まで行けますという意味での時間の効率性が高いということを意味しております。したがって、使いたいと感じている人は多いということであります。

それから、公共交通機関の交通全体、これはタクシーではなくて例えばバスとか鉄道も含めてというふうを受け取ってよろしいでしょうか。

**【安部委員】** その中でタクシーのシェアです。

**【泉田知事】** タクシーのシェア。すみません、タクシーだけのシェアはすぐわからないので、後ほどデータはお届けしたいと思います。

**【山内委員長】** よろしいですか。ありがとうございます。

そのほかにどうぞ。

**【今村委員】** 質問させていただきたいと思います。非常に貴重な意見をいただきまして、ありがとうございます。同じ日本海側なのですが、例えば金沢で言いますと、人、町環境が共生する21世紀型の交通体系の構築ということで、10年計画の新金沢市総合交通計画に取り組んでいます。これは置かれている地域性もあるのでしょうかけれども、バス、鉄軌道、それから、地下鉄、タクシーも含めまして公共交通機関をどうイメージをし、自分たちのまちづくりとの関係でどうしていくのかということでは、それぞれの地域で模索されていると思うのですが、私が一番感心しましたのは、金沢の場合は金沢市都市政策部交通政策課ということで、独自のきちっとした部局を持ちまして、そこで交通政策全般にわたっていろいろな研究なり努力を重ねられています。今、お話のありました、特に新潟県の中で言いますと、新潟市になるのだとは思いますが、そういう地域の総合的な交通政策等にかかわる県における部局のありなし、それから、各市においてはどういうことになっているのかということをお伺いしたい。

もう1点は、昨年の県議会の中で知事が議員の質問に答えられて、とりわけ独占禁止法など関係法令に抵触するか否かなど調整を行った上で減車に努めたいということで取り組まれたのですが、先ほど言われたいきさつの中で減車要請の結果が、先ほど説明されたようなものになったと思うのです。けれども、少し角度を変えて言いますと、個別にそうい

う個人タクシーと法人とのかかわりでなかなか減車要請に受けられないということがあり得た、そういう事例だと思うのですが、一般的な面で、例えば特定の地域の中で、いわゆる事業者団体等が、個人タクシーも含めてまとまった方向になるということであるのだとするならば、とりわけ公正取引委員会、独禁法とのかかわりにおいて、私の知るところでは公共の秩序が優先する場合、独禁法の適用除外となる可能性もあり得る、また、自治体が条例をつくるような場合は、公取と事前に相談をしてという、これはどこまで物になるかという点はあるのですが、そういう仕組みの活用という点についてはどう思われるのかをお願いをしたいと思います。

【泉田知事】 では、まず初めのほうのご質問ですけれども、総合交通体系をどう考えているのか、県はどのような役割を果たすのかということですか。金沢市に比べて新潟市は政令市になっておりますので、さらに金沢市よりも独立性、自主性が高い都市でございます。当然、新潟市の中で総合交通体系ということを考えているということになります。しかしながら、新潟市は同時に県都という位置づけがございます。例えば空港を持ち、港湾を持ち、それ以外の都市圏との交通の結節点になっているということがありますので、例えば空港とそれぞれの交通をどう結ぶかということについては、新潟市と県とは緊密に協議をしながら進めていきます。

それから、都市内交通につきましては、今、オムニバスタウンという構想を国交省から認定をしていただいて、将来的にはLRTになるのか、モノレールになるのか、鉄道系になるのか、これは新潟市の判断ということになってくると思いますが、それに先駆けて、まずバスでの公共交通、これの役割を増やしていこうという取り組みを始めているところであります。数量で言えば、残念ながらバスのほうはずっと今までじり貧で来ていますし、自家用車の割合が増え続けているというような状況になっています。

県の組織としては、交通政策局という組織を持っています。やはりこれも鉄道、港湾、県が港湾の管理者になっておりますし、空港は国交省管理ということですが、ターミナルビル等の運営は県が担うというようなことになっておりますので、こういう基幹的な交通の要衝とどう結んでいくのか。それから、北陸新幹線が今後開通するのですけれども、県内の広域的な交通をどうするかというような観点では、やはりここは県が責任を持って対応していく部分が多くなっているということでもあります。

それから、2つ目ですけれども、条例等活用してはどうかということなのですが、これは今の独禁法の中で、条例でこの法律の上書きをするというのは相当厳しいのだろう。ごめんなさい、独禁法だけではなくて、今の法体系の中で、道路運送法がある中で、自治体がそれを上書きするような条例というのはそもそも法令違反になる可能性があって、現状においては、条例の活用というのは相当限界があると認識をいたしております。減車要請という形でやったところで、個人のすべての同意を取るというのは、これは相当困難な部分だろうと思っています。

ちなみに、以前、自動車の輸出で貿易摩擦が発生をしました。自主規制というような形

をかなり報道されたかと思えますけれども、実際は質管令にかけて政府の規制をかけるという形で国際的な条約、それから、独禁法の規制を免れるという対応をとっていますので、基本的な方向としてはやはり法令で何らかの社会的規制をしていただくということが私は筋ではないかなと思っています。現行の仕組みの中で言えば、残念ながら自治体にはその権能がありませんので、ぜひ国のほうで制度の見直しをお願いできればと考えております。

【山内委員長】 今、富田委員が、質問がありますけれども、時間の関係がありまして、もうお一方かお二方ぐらいになりますので、よろしくをお願いします。

まずは富田委員、どうぞ。

【富田委員】 お伺いしたいのですが、きょう、資料を見せていただきまして…

…。

【山内委員長】 マイク、ありますか。

【富田委員】 この資料を見せていただきまして、県としてこれだけの資料をおつくりになっていることに大変敬意を表します。すばらしい資料をおつくりになったと思います。それで、知事のお話の中で、やはり車が多過ぎる。供給過剰だというお話がございまして、また、CO<sub>2</sub>の排出量も非常に高いというようなことも伺いまして、何しろ車を少なくしたいというお気持ちが相当あるなという気はしたのですが、残念なことに、この業界では市場からの退出というのがないということになっておりまして、これは全国的に同じこととございます。全国的にも供給過剰だということも同じだと思っております。

それで、需要に合った台数にするというのは私どもも希望なのですが、なかなかこの今の法律のもとでは難しい。何か方法はないかなというので、この交政審も行われていると私は思っておりますけれども、この減車というと非常に難しいんです。なぜ難しいかといいますと、また我々業者がこの減車についてほんとうに真剣に考えられないかといいますと、今の法律は増車も新規参入も全く自由になっているんです。この法律があっても減車などを考えても、またどんどん増えてくるということで、今の業者が車を一生懸命少なくしても、また新しく入ってくるので何にもならない。何もならないことをやった後、どうするのだということになってくるわけです。

そういうことで、知事がおっしゃったように現制度の中で解決策があるのか。社会的規制で何とかできないかとおっしゃっておりますけれども、これは非常に時間もかかりますし、早期の解決策にならないのではないかなと。何か社会的規制という抽象的なお話だったので、具体的にはどういうことをなさるおつもりなのか、それを伺いたいと思います。

【泉田知事】 社会的規制と申し上げましたのは、これは道路運送という観点だけではなくて、例えば自治体にしてみますと、やはりタクシー業界の収益性をもう少し高めないといけない。また、乗務員の平均給与をもう少し上げないと、やはり地域社会として成り立たないところがあります。職業として家族を支えられないタクシー乗務員ということで、

果たして地域社会が運営できるのかということについて大いなる疑問を持っています。そういう観点から、つまり、労働問題として地域が関与するような、そういう法制度があってもいいのではないかとことです。

そうすると、需要と供給だけ、基本的には全部市場で決めますよということではなくて、そこに一定の平均賃金を上げるという政策目的を持った規制をかけられるような法体系をつくっていただけないか。そのときに自治体が関与できるとか、もしくは条例に一部委任をしていただく。それで、地方議会の中でよく議論をすると一定の規制がかけられるような、そういう制度をつくっていただけると随分変わるのではないかと考えています。

【富田委員】 どうもありがとうございました。

【山内委員長】 それでは、松田委員、どうぞ。

【松田委員】 緊急調整地域の指定の問題なのですけれども、これ、仮に新潟を指定したとすると、どういう効果が期待できて、現実というか、事態の改善にどのぐらい役立つとお考えでしょうか。

【泉田知事】 この調整を入れていただくと、台数の増加に歯止めがかかるということをご期待いただいています。総量で歯止めがかかった後に、そこはあとは調整といいますか、やはり需給調整の観点になってくるのですけれども、減らしていくことによって劣悪な労働環境是正をしたい。それから、会社間の過当競争、こういうのを排して安全な運行ができるような体制というものができるようになることを期待しています。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そろそろ時間でございますので、この辺で泉田知事への質疑を終えたいと思います。泉田知事におかれましてはここで退席されますが、本日はまことに忙しい中をご臨席賜りましてありがとうございました。大変貴重なご意見をいただきました。そして、今後ともこのご意見を審議会の議論に生かさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

【泉田知事】 どうもありがとうございました。

(泉田新潟県知事退室・梅原仙台市長入室)

【山内委員長】 どうも、よろしくお願ひいたします。それでは、ご準備、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、続きまして、宮城県仙台市の梅原市長からご意見を賜りたいと思います。梅原市長におかれましては、本日は大変お忙しい中、本ワーキンググループにご出席を賜りましてまことにありがとうございます。早速でございますけれども、地方自治体の市長というお立場で、仙台市のタクシー事業をどのように見ておられるか、これをお伺いできればと思います。

お時間ですけれども、大変恐縮でございますが限られておりまして、説明のほうは10分から15分ぐらいということをお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

【梅原市長】 皆さん、おはようございます。仙台市長の梅原でございます。何か国会に証人喚問で呼ばれたような感じがいたしまして、大変緊張いたしております。

仙台市、ご案内のように、このほど緊急調整地域の指定を受けました。まず、このことにつきまして国のご英断として、私ども大変に感謝をしております。しかし、このことはいわば上限にふたがかぶさった格好といいましょか、水道で言えば蛇口が閉まっただけでありまして、既に流れて蛇口から出てきてあふれてしまったお水をどうするか。ここがこれからのポイントでございます。現状につきましては、資料にいろいろな写真も含めて業界の自主的な取り組み、あるいは私ども自治体と警察と業界、そして運転手さん方、一緒になっていろいろな取り組みをしておりますが、現状について、これをやっています、あれをやっていますというのは省略いたします。

一言だけ申し上げると、私、今、仕事柄仙台市内、公用車で動くときもありますが、週末は極力タクシーを利用しております。公用車の運転手さんも休ませなければいけません。まず、タクシーの運転手さんから、いろいろなよもやま話をされますけれども、方言、仙台弁で、私が乗りますと、直ちに市長さんだという認識をみんな持っていますから、「いやあ、市長さん、とにかくおれの家で一番おれが稼ぎ悪いとって、もう娘からも言われるんだあ。何とかしてください、市長さん」と、こういう感じでございます。運転手さんには、「いや、タクシー業というのは、これは運輸業として国が直接所管をしていることなので、市長としては皆さんの窮状はよくわかっているし、いろいろ運輸局の皆さんにもお願いしているし、警察にもお願いしているけれども、なかなかうまくいかないんだ。大変ですが、頑張ってください」と言って運転手さんを励まします。やはり相当な疲弊した状況にあるというご認識をぜひ共有していただきたいと思えます。

現状についてはこれぐらいにいたしまして、自治体の首長として、私、甚だ僭越でございますが、やはり政策論をさせていただきたいと思えます。これはいろいろご異論もおありだと思いますが、私は仙台というある地域性の強い地域の市場において、見事なまでに「市場原理至上主義」の政策が失敗をした、ないしは「市場の失敗」であったということを上申したいと思えます。私も国に勤めておりましたので、さまざまな産業について産業政策、あるいは競争政策に携わってまいりましたけれども、大変僭越でございますけれども、規制緩和、あるいは市場原理を重んずる、これは非常に重要なテーマでありますけれども、TPOを間違えると大変なことになるという事例だと思います。

このほど緊急調整地域に指定していただいて、各社自主的な減車を進めておりますけれども、現在、約60台にとどまっています。全体の2%。要するに2,000台が3,000台になってしまったわけですから、微々たるものでございます。いろいろな、いわゆるショットガン方式とか、今度はスリーウェイ方式とっていろいろな実験をやりますけれども、私ども最大限努力いたしますが、言うなれば焼け石に水でございます。そこで、委員の皆様ぜひご議論いただきたいことは、立法論として、例えば「(仮称)タクシー産業構造改善臨時措置法」というものを国の法律として制定していただきまして、タクシー

のような極めて公共性の高い産業、そして勤労者、運転手さんという勤労者の立場、もちろん、経営者の安定的な経営、そして仙台は典型的ですけれども、零細企業が非常に多うございます。

神奈中ハイヤーさんのような立派な会社であればいろいろなIT化とか、IC化とかできるかもしれませんが、仙台の場合はせいぜい大きいところで200台、六十何社ございますけれども、零細企業でございます。こういった中小企業性、幾つか順不同で申しあげました、地域性、公共性、そして企業の業態というか、中小企業性、勤労者の立場、労働政策の立場、こういったさまざまな角度からいろいろな政策論をうまく組み合わせることによって、かつて例えば分野は全く違いますけれども、繊維産業、世界中の競争にさらされた日本の繊維産業が構造不況に陥りました。繊維産業構造改善臨時措置法というのをつくって、いわば設備の共同廃棄ですね。もちろん独禁法の適用除外です。

これは競争政策と独禁政策と産業政策をあるフォーマットで折り合うことができたわけでございます。繊維産業ですから、世界中の競争にさらされています。もちろん税制や財政投融资のインセンティブをつけた上で、ある構造改善、グレードアップを図って世界のマーケットの中で生き残っていけるところは生き残っている。こういうことだと思います。しかし、タクシーは別に世界中で競争しているわけではない。地域という極めて小さなマーケットでの競争原理をどのように働かせていくか。これが現在、仙台においてとにかくうまくいっていない。沖縄でもそうです。大阪でもそうです。ぜひこれは「市場の失敗」ということをまず、大変僭越ですけれども、真っ正面から認めていただいて、アメリカやヨーロッパの各都市のように市場が失敗したときはまた戻せばいいです。

ただ昔の制度に戻す、需給調整メカニズムそのものにまた戻すということではなくて、公共性、地域性、中小企業性、勤労者、労働者、いろいろな切り口でもって振れ過ぎた振り子に戻す。戻し方にぜひお知恵を出していただきたいと思います。まず、そのことをやりませんと、運転手さんたちのモラルが低下している。二重駐車はいかん、ショットガン方式で実験をちゃんとやろう、いろいろ労働分配率を見直そう、最低賃金を導入しよう、いろいろな働きかけ、努力をしておりますけれども、やはり競争政策との折り合いですから、しよせん自治体では限界というか、何もできません。やはりこれは国の法律のフォーマットとしてぜひ、例えばタクシー産業構造改善、あるいは構造改革臨時措置法を制定していただいて、競争政策の当局ともきちっと調整していただいたフォーマットをつくっていただきたい。

これが一自治体の首長として甚だ僭越でございますが、国の仕事も経験した立場から、ぜひ先生方、委員の皆様方にご提案を申し上げたいと思います。私のご説明は以上でございます。

あと、労働集約型の産業であるという観点からの配慮がぜひ必要だと思います。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。

それでは、ただいまのご説明につきまして質疑に移りたいと思いますが、どなたかご発言を。

藤井委員、どうぞ。

【藤井委員】 お話、どうもありがとうございます。東京工業大学の藤井と申します。今のお話、私個人の意見といたしまして、全面的に賛同いたします。具体的にどうするかというところはけんけんがくがくある。これももちろん論を待たないところでありますけれども、ぜひ今おっしゃった方向で、私、一委員といたしまして、そういう方向での議論をいたしたいと思っていたところ、改めて意を強くした次第でございます。

10分から15分ということで、手短にお話しいただいたところだと思うのですが、もう少しお話を聞かせていただきたいなと思ったのが、構造改革法案を例えば臨時措置法でつくる。そのときにいろいろな観点を考えながらというところの、今、考え方をご提示いただいたところだと思うのですが、ぜひご持論で結構でございますので、その法案には、例えばどのような内容が盛り込まれたらいいなということをお感じになっていらっしゃるかということのご意見をぜひお聞かせいただきたいなと思ったんです。もう少しの具体のところをぜひお願いいたします。

【梅原市長】 ありがとうございます。私、東北市長会の会長も務めていまして、議長をやっておりますと野次が飛びます。仙台だけ突出していろいろ景気がよくて、景気がいいというか、例えば土地の値段なども、この前の国交省の発表では上昇率40%の地点が仙台駅前だと。東北地方の中で仙台だけ何で人が集まっているんだ。これが実はタクシーにも関係するわけですが。

さて、主務大臣が地域を指定して、指定する段階でその地域の現状なりについて、例えば審議会なりのプロセスを経て、その地域がこの構造改善臨時措置法の地域指定を受けるに値する。その要件をきちっと競争政策の観点、あるいは労働政策の観点、現にその同じようなフォーマットがあるわけですから、その産業の実態、幾つかの要件設定を各分野においてして、多分、これは国土交通大臣が主務大臣になるわけですが、公正取引委員会とも協議の上で地域を指定して、これは多分、時限立法になるべきだと私は個人的に思いますけれども、5年だったら5年、3年だったら3年といったように。

ずばりその地区、地域のタクシー業界が「構造改善計画」のようなものを示して、それは単に台数をこれだけ減らしますというのではなくて、既にやっているはずの、やるべきであるいろいろな業界としての自助努力、改善努力、構造改善のためのですね。その計画も、現に今回の緊急調整地域に指定されている業界が出しているわけですが、それをもう少しフォーマットをきちっとしたものグレードアップして、それを主務大臣がエンドースして、その地域については共同設備廃棄、つまり、一斉の減車について独禁法の適用除外をする。

他方、いろいろなインセンティブを、税制なり、あるいは融資なりで、その業界としての自助努力をサポートするようなフォーマットをつくって、それは国交省が中心になって

いろいろな形でサポートをする。これが基本ではないかという気がします。あくまで時限性を持たせることが大事ですね。ある一定の目標値に達したところで、それは5年なら5年、3年なら3年を待たずに、ある数値が達成されれば、それで良しとする。問題はその後でございますね。その間にまたいろいろ考えればよろしいかと思えます。

以上です。

**【藤井委員】** どうもありがとうございました。今のお話、私の言葉で解釈いたしますと、今の規制緩和というのは個々の事業者、個々のドライバーの自由に任せるというお話で、今、規制緩和があるのだと思うのですけれども、今のお話は地域に公共性を考える組織をつくってもらって、その公共性のもとに地域が独自にタクシーについて考えて、自分で考えてもらう。それを国家、公共がサポートする。ただ、そこで個々の企業ではなくて、地域社会政策として自主性を持たせるような方向があるのではないかというようなことだったかなと感じました。

**【梅原市長】** 今、先生のお話を伺って、そういうアプローチがいいのではないかなとも思います。つまり、これ、個別の業対策とすると、競争政策、独禁法とガチンコになってしまいますから、そこを私はうまく表現できませんけれども、競争政策とのいろいろな折り合いをつけていく上で、まさに地方分権の一つのフォーマットだと思うのですけれども、単にタクシー事業者だけではなくて、自治体なり、あるいは消費者代表なり、労働代表が、ある種、現につくっていますけれども、協議会的なものをつくって、そこにある一定の法的なステータスを与えるという方法があるのではないかと思います。

**【山内委員長】** 富田委員、どうぞ。

**【富田委員】** 仙台におかれましては、業界では大変いろいろご迷惑をおかけして、お世話になっておりましてありがとうございます。この席をおかりまして、御礼申し上げます。

仙台は、日本中の中で一番多い増車率になっているわけですがけれども、今まで既存の台数の半分ぐらい、5割ぐらい増えているところなのですがけれども、どうして仙台ばかり増えているのかなと。市長さんがいいからみんなそっちへ行くのかなというような感じもきょうはいたしたわけですがけれども、1つだけお伺いしたいのは、先ほどからタクシーの乗務員の賃金が非常に安いということをおっしゃっておりますけれども、その原因は何だと思っていられるのか伺いたいと思います。

**【梅原市長】** まず、なぜ増車なのかです。ちなみに、私はまだ市長になって2年8か月でございます。この規制緩和は平成14年からですから、私が市長になりましたときに、もう既に非常に厳しい現状になっていました。

国分町という歓楽街がございます。東北一の歓楽街でございます。店の数から言ったら歌舞伎町に匹敵するぐらいですね。この前、余談ですがけれども、歓楽街サミットなるものをやりまして、北はすすきの、我が国分町、そして歌舞伎町、福岡の中洲ですか、4歓楽街の代表的な方々に集まっていたいて、有名な新宿区長の中山弘子さんをお呼びして基

調講演をしてもらって、歓楽街の問題点、安全・安心が中心ですけれども、話し合う機会を持ちました。とにかく店の数が多いですから、これが一昔前だったら、こう言うのは何ですけれども、社用族がみんなタクシー券を使って、郊外の住宅街、一戸建ての住宅街を何往復もしたということがあったわけです。

とにもかくにも、その歓楽街というか、特に夜ですけれども、集積はありますので、お客さん、たくさん来るのですが、大体若者はみんなバスで来ます。高速バスで、隣の山形から来ます。往復1,700円ですから。いろいろ話がそれましたけれども、とにかく集客力はあります。問題は、その集まってきたお客さんがタクシーに乗らないわけですね。仙台市、地理的に非常に広うございまして、太平洋から奥羽山脈まで仙台市なんですね。山形市と接しているのですけれども、市内に温泉がたくさんございまして、秋保温泉というのがございまして。皆さんもぜひいらしてくださいませ。歓楽街から、夜の料金で4,000円ないし5,000円ですね。深夜料金だと5,000円ぐらいです。4人相乗りで来ていただければ、往復1万円としても一人頭2,500円、どんどん来てくださいと言っていますけれども、やはり集客力があるということが1つだと思います。

それから、労働分配率、これは各会社の経営判断の問題ですので、首長といえども、その点についてあまり突っ込んだコメントをすることはできませんが、いわゆる最低賃金のルールをもう少し厳格に適用したらいいのではないかと、いろいろなご議論がございまして、基本的には規制緩和後も労働分配率は変わっていない。したがって、大ざっぱに言えば、その運転手さんのところで全部しわ寄せを受けているということでございます。

とにかく運転手さんは運転手さんとして公共交通機関を担っているというプライドと使命感がございまして、かつ会社のほうからも、まあ、表現は悪いですが、しりをたたかれるわけですね。シェア争いに負けるなど。したがって、実車率はどんどん落ちてきて、空車でドーンと並んでしまう。二重駐車になります。そこの経営者側のご判断ということだと思いますが、これは厚生労働省の労働局のほうでいろいろと、いろいろな指導はされているわけなのですけれども、基本的な構造は変わらないという状況でございます。

【山内委員長】 待鳥委員。

【待鳥委員】 市長としてタクシー問題に関心を持っていただいていることに感謝しながら、何点かご質問させていただきたいなと思います。

1つは、市場の失敗というのがずっと言われているのですけれども、タクシーの場合、自然現象的に放っておいて市場の失敗ということではなしに、制度を変えたことで仙台みみたいな状況が出現してしまった。そういった手当ての仕方の問題があったのではないかと思いますので、そのところをどういうふうに見ていただいているのかということと、それから、時限立法の問題について非常に興味深くお話を拝聴いたしました。確かに繊維産業の前例があるわけですが、仙台も含めたタクシーの供給過剰状況を招来してしまったというその背景には、需要を考えないで、お客さんが減っているにもかかわらず参入をしてくる、あるいは増車をするという、そういう事業者の経営判断に対する責任の問題

があると思うんですね。

繊維みたいに長く一生懸命、日本の産業を支えてやっていたんだけど、国際競争力にさらされて、やむなく設備投資を破棄しなければいけないという産業と、そうではなくて、とにかく需要動向など関係なくどんどん参入をし、増車をしていって、大変な状況になったときに、じゃあ、共同廃棄に対してインセンティブとして考えられるのは、税制だの、いろいろな助成しか考えられないと思うのですが、ほんとうにそれが社会的に理解を得られるのだろうかという問題があります。そういった制度を変えてしまったところの責任、それから、もう何も考えないでどんどん参入した、あるいは増車をした事業者としての責任の問題をはっきりさせた上でないと、この問題は考えられないのではないかというのが1点です。

それから、いま一つ、労働条件が非常に劣悪化しました。過当競争の中で、全部、ほとんど歩合給で、今ご指摘のとおり、率は変えなくても営業収入が下がれば賃金は大幅に下落していきます。それは自然現象ではないと思うんですね。そういった事態をもたらした構造的な問題について、どうやったら労働条件を担保するかということについて、賃金制度の問題まで踏み込まないといけない。自然現象的に扱われるというのは問題の解決にならないのではないかと考えているのですが、その辺のところを市長として見ていただいている中で、どういうふうにお考えかお聞かせいただければと思います。

【梅原市長】 ありがとうございます。いずれも本質論にかかわる重要な論点だと思うのですが、うまくストレートにお答えするのは難しいのですけれども、順不同でお答えしたいと思います。

例えばいろいろな産業といいますか、その業、セクターにおいて、規制を緩和することによってマーケットのプレイヤーをいろいろ呼び込んで、その中から消費者にとってもすぐれたサービス供給者、事業者を競争原理の中で淘汰していく。これは経済学的には100%正しいわけでございますけれども、現実には、例えば私、首長をやっている、少し語弊があるのですが、福祉の世界において、例えば介護老人施設とか、本来、高齢化社会がどんどん進んで、とにかくこの介護福祉というサービス産業にどんどんプレイヤーを入れていこうということで実際入ってきているわけですね。

そこにちゃんとした事業者だけならいいのですけれども、自治体の首長をやっているとよくわかるのですが、いろいろな問題、不始末を起こすような事業者もいて、マーケットの間口の広げ方というのはよほど気をつけてやらないかんなど。一たん、まず入ってきてもらって、いろいろ問題が起きるかもしれないけれども、ある選別が進んで淘汰をしていく、こういう考え方は全体として間違いではないと思うんですね。

そこで、ご質問の最初の部分の市場にプレイヤーをどんどん入れてきて、いろいろな副次的な手当があれば、うまく市場メカニズムが働き得るだろうという考え方にお立ちになっていると思うのですけれども、少なくとも仙台の事例を見る限り、いろいろな手当、例えば労働分配率なり、いろいろな規制をまず別途かけるという方法はあったのかもしれ

ないですね。そのことによって、実際、需要のパイが縮んでしまって、その運転手さんの方にしわ寄せをする結果、みんな生き残ってしまっているという面があることは否定いたしません。

しかし、これは水掛け論になるかもしれませんが、実際に地域の雇用をかなりの程度支えているという側面を私は自治体の首長ですから、決して無視すべきではないというか、軽視すべきではないと思います。市場メカニズムが働いて、良質のサービスを提供する事業者が生き残っていく、淘汰されて残っていくというのは1つの理想形ではありますが、やはりそこは地域の経済というか、雇用というんですか、そこの折り合いをつけながらという考え方は必要だと思います。

それから、時限立法云々のところは、これはある緊急性を持った措置だという考え方がある以上、何らかの時間的なフレームワークをきちっと立てないと、これはあくまでも原則に対する例外という考え方だと思いますので、そこは多分、委員のお考えとそんなに違わないとは思いますが。いずれにしろ、今、委員がおっしゃったような、本来、なされておくべきだった手当で、それは多分、労働政策の観点なり、いろいろな切り口があると思うので、それをこのある種の臨時措置立法の中で、メカニズムとしてうまく埋め込んでいけば、各省庁の調整なりが大変かもしれませんが、それぐらいやらなければやはりこの問題は解決できないと思います。あまりお答えになっていませんけれども、とりあえずのコメントとさせていただきます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

今、お二方から発言要請が出ていますけれども、時間の関係もありますので、もうお一方ぐらいでということでご承知おきいただきたいと思います。

それでは、関委員、どうぞ。

【関委員】 秋葉原タウンマネジメントの関といいます。私も秋保温泉が大好きで時々行かせていただいております。よろしく願います。

【梅原市長】 ぜひタクシーでいらしてください。

【関委員】 わかりました。ほんとうに仙台からタクシーですぐですので。はい。

市長が言われますように、まさにタクシーの問題というのは、ある意味でエリアの政策としてとらえていくというのは非常にいいことだと考えておられて、私も市場だけの需給だけでは、今の問題というのは解決できないとは考えているのですが、市長がご指摘されましたように、ある意味で地域での政策がもう少し反映できる産業だというふうに考えていますので、例えば仙台市さんというのは人口も十分にあります。そして、政令指定都市さんでもありますので、例えば交通政策、公共交通機関の中でバスとか、電車とか、それと、今、マイカーの問題でもいろいろあると思いますので、その中でタクシーの役割をもう一度見直しをいただくということができないのではないだろうか。

それともう一つは、労働政策の中で、待鳥委員も言われましたけれども、今、経営者側に有利な戦略でしか経営されていないのですね。完全歩合制ということは、どんなにマス

が減っても一定の割合で経営者に入ってきますので、そうするとどうしても台数を増やすという形になりますが、パイを見れば、例えば固定給にしてくれば一定の人材しか集められないという形になれば、ある意味では経営者としての経営視点というところからでも何らかの歯止めがかかるという可能性もあります。そして、市場の失敗と言いますけれども、実を言うと市場って拡大させることができるんですね。

例えば、私、子育てのときに何でタクシー定期券がないのかと常に思っていましたし、これから親の介護で言えば、今、バスにしかシルバーパスを出していませんけれども、タクシーのシルバーパスがあってもいいでしょうし、さらに仙台市さんであれば、たくさん温泉をお持ちなので、観光という——人口の問題よりもはるかに大きい観光産業というものを地域で再度つくることができますので、必ずしもタクシーが市場だけで動いているわけではなくて、市場を大きくできる地域に、そこで産業として成り立っていますので、できればこういった大きい総合的な政策の中で、よく言われているエリアマネジメントとして、ぜひ仙台市さんは、ある意味では時限立法という法律に頼るのではなくて、市長が先ほどおっしゃったように政策論としてタクシーというものの視点から、もう一度総合的な政策をぜひ出していただきたいなと考えています。

【梅原市長】 ありがとうございます。全く異論ございません。その最後の部分を除いてですね。まず、地方というのはご存じのように、とにかくマイカー依存なんですね。今、仙台市は、お聞き及びかと思うのですが、地下鉄は南北の一線しかなくて、今、東西線というのをつくっています。平成27年度開通。西は八木山という郊外の河岸段丘の山の上から、東北大の山の上のキャンパスを通過して、山の下の方のキャンパスを通過して、ダウンタウンを通過して海の方に行くのですが、私に言わせれば、この地下鉄東西線なんて、もう10年ぐらい前にできていなければいけません。公共交通軸が弱いわけです。JRは仙山線とか、仙石線、もちろん東北本線があって、駅もいっぱいつくったりしているのですが、まだまだマイカー依存なんです。

したがって、まさにおっしゃるとおりで、例えば私は、まだ個人的な意見なのですがけれども、これはSuicaかPiTaPaか知りませんが、JRも、地下鉄も、市バスも、私営バスも、大学の学生証も全部共通のICカードにして、東北大学の入学生に半強制的とは言いませんけれども、多少のディスカウント価格で、学生証と同じにしてしまおうと思っているんです。もちろん教職員にも共通のICカードにしてしまえば、タクシーも使えます。東西線開通まであと7年ありますけれども、7年しかない。いろいろ準備を始めています。

そして、需要拡大ですね。今おっしゃった観光、いろいろな特別料金の設定とか、あるいは介護タクシー、あるいは妊婦さんのためのいろいろな、秋田とか福井県の勝山あたりですか、やっていますけれども、そういったアイデアも業界の方と今いろいろご相談しております。ただ、そういった総合交通政策、確かにそのとおりだし、私は努力をいたしますし、これまででもしてきましたが、とにかく2,000台が3,000台になったというこ

の現状、これはある種、そういった政策論、あるいは需要拡大、いろいろやりますけれども、抜本的な改善にはならないと私は思います。

何も市場が悪いとか、いわゆる市場原理批判論者では決してないのですけれども、やはりある適正なバランス感覚を持ってやりませんと、何もマーケットが悪い、悪いと言うつもりはないのですが、一旦振れ過ぎた振り子はぜひ、まあ、あまり感情論でやってはいけないのですけれども、振り子は思い切って戻すという、あくまで臨時緊急的な措置としての臨時措置法が必要だと私は思います。

【山内委員長】 それでは、下谷内委員。

【下谷内委員】 全国消費生活相談員協会の下谷内と申します。私どもは、いわゆる消費者の立場で意見を述べさせていただきます。

私は、この指定地域前に仙台に参りましたときに、ああ、これはなるほど、緊急調整地域になるだろうなどは感じたわけです。それはすぐ近くで、私は右側に行けばいいというようなところを運転手さんが全然場所をご存じなかったということで、これは当然なるだろうなというふうに思われるところがありました。その後、今回、提出されました宮城県のタクシー業界さんのいろいろなご意見、改正等につきまして考えていらっしゃることに、確かに非常に消費者としてはとても喜ばしいことと思っております。

こういうものが実際にどのくらいきちんと運営されていくかということになると、先ほど市長さんがおっしゃられましたような消費者や、経営者、労働者を含めた協議会のようなものをつくったらいいのではないかと。そして、そこに権限を持たせるべきだということに、私は先ほど理解いたしました。それにつきましては、私ども利用者といましては高い評価をするものと思っております。今は国と地方の分権制度ということで強くうたわれておりますので、積極的に仙台市におかれましては宮城県と連携をとられまして、そういうものをおつくりいただき、監視強化など努めていただければと思っております。

それからもう1点なのですが、仙台で利用いたしました、今度、6月に参りますので、どのように変わったかなと楽しみではおりますが、仙台の駅のタクシー乗り場というのは、あれだけ大きな都市ですので、どなたか、例えばタクシーを誘導する方がいらっしゃるかなと思ったら、いらっしゃらなかったもので、それはなぜか。私が非常に不便に感じたのは、経営者のほうの立場であの乗り場がつくられているのではないかなと思った。パークとタクシーが待っております、その駅の乗り場のところには何か所かは、車1台ごとに乗り入れ口がありますね。そうすると、私どもはほかから参りますと、どのように乗っていいかわからないので、ひたすら一番前に並んでいたんですね。そうしたら、後ろから来た団体さん、学生さんとか、地元の方たちは後ろのあいているところにパッパと入っていかれるんです。

だから、私たちはひたすら前に、何なんだろうというふうに思った。どうもあそこにあいているところは自由に乗っていいのではないかと。というふうに思いました。そのときにみんなが言ったのは、一体仙台市は何をやっているんだろう。タクシー会社の都合で、こ

の乗り場ができていないのではないか。これだったら何も利用者が乗りたくないし、増車はどれだけでも簡単にできるのではないかなということを感じましたので、そういうところのあたりも含めまして、ぜひご協議いただいてやっていただければ、もっとすばらしい仙台のタクシーの交通機関になるのではないかなと思います。

【梅原市長】 ご指摘、ありがとうございます。私は言うまでもなく自治体の首長として、常に市民の利益の最大化ということ、まず第一に考えながら仕事をしていますので、この場合、タクシー産業、経営の立場と労働の立場と、それから、消費者の立場と顧客の立場と、バランスよく物事を考える必要があると思っております。駅前のところはいろいろ皆様から、とりわけお客様から苦情をいただくのですけれども、仙台駅の問題点というか、これはメリットでもあるのですが、繁華街と鉄道の線路が非常に近接してしまっていて、それはメリットであると同時に、メインの西口も東口もとにかくスペースが狭いという問題がございます。

したがって、あのスペースの狭いところをとにかくやりくりして、何とかギリギリ回しているというのが現状でありまして、これはなかなかいかんともしがたいところがあるのですが、それはもちろんいろいろ個別の工夫をすれば、より改善できると思えますし、今度いらっしゃったときにぜひご覧になっていただいて、またご指摘をいただければと思います。いずれにしろ、消費者利益も含めて最大化をするということは非常に重要だと思えますが、消費者の視点から考えた場合にやはり、運転手さんのモラルがどうしても下がらざるを得なくなって、安全というところで大きな問題が生じていると私は思います。まず、何といても公共交通ですから、安全なお客様の輸送というところがまず第一だと思えます。そのためにも臨時措置法は必要だと私は思います。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほかにご質問、よろしいですか。それでは、ここで梅原市長への質疑を終えたいと思います。梅原市長におかれましてはここで退席されますが、本日はほんとうにお忙しい中をご臨席賜りまして、ありがとうございます。大変貴重な意見をいただきまして、今後のこのワーキンググループの議論に生かさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。

【梅原市長】 どうもありがとうございました。よろしく願いいたします。

(梅原仙台市長退室)

【山内委員長】 それでは、冒頭に申し上げましたように3番目のヒアリングに移りたいと思えますけれども、続きましてはタクシー事業者の立場からということで、名古屋の事業者でいらっしゃいます、つばめ自動車株式会社代表取締役社長の天野さんよりお話を伺いたいと思えます。

天野さんにおかれましては、タクシー経営のお立場ということでお話をいただきたいと思えますが、先ほどと同様でございまして、時間の制約で10分から15分程度でお話ということでお願いしたいと思えます。どうぞよろしく願いいたします。

【天野参考人】 ただいまご紹介いただきました、名古屋から参りました天野でございます。本日は発言の機会をちょうだいし、ありがとうございます。

まず、早速ですが、配付資料を1枚めくってください。私どもつばめ自動車の取り組みの一部を表にいたしました。こういう考え方、思いでやっている事業者も全国多々あるということを第三者委員の方には特にご理解をいただきたいと思います。また、当社の事業につきましては、サービス産業生産性協議会による「ハイ・サービス日本300選」に先日選ばれたときの取材に基づいて、先方がまとめられた資料をおつけしてあります。詳しくはそちらをご参照いただきたいと思います。

それでは、資料の3ページに私ども名古屋タクシー協会の取り組みをまとめました。私ども名古屋タクシー協会は、例えば高齢者の割引、これは12年前に全国で初めて導入させていただいたという実績もございます。また、2番目にありますように消費者モニター、これは毎年10月から12月までの間に3カ月間、実際に市民モニターを募集してご乗車いただいてサービスを採点していただく。しかも、その集計結果を定量化して、それぞれ業界の次年度に備えてどんな取り組みが必要か、あるいは対策が必要かというようなことを毎年重ねてやっております。

また、ご承知のように全車禁煙化、これは大都市部では全国初ということで去年の5月に実施をしております。また、同年の10月19日には運賃改定をご認可いただきまして、大都市部では全国初という形でやはり初乗り運賃を610円から500円にし、初乗り距離を1.8キロから1.3キロに短縮する形での運賃改定が行われました。これは利用者の逸失利益の最小化ということがまず1つの大きな目的で、距離短縮と初乗り運賃を下げたと、こういう形でございます。

それから、この1.3キロというのは、名古屋の市営バスの3区間ということで、基本距離をできるだけご利用の方が理解しやすい体系が必要であろうということで導入させていただきました。結果としては値上げの不満はほとんど聞かれません。まさに拍子抜けするような形で、各営業社員の話を聞きましても、ご利用者から値段が上がって大変だ、何とかしろというようなお話はほとんど聞かれないということでございます。営収効果につきましては、11月は5.29%、事業者全体で上がりましたけれども、その後、実効率が低下しております。実車率は微増でございますけれども、営収効果は横ばいだということでございます。

それから、その下に表がございますけれども、名古屋は例外的に需要と供給がほぼ一致して推移していると書かれておりますけれども、この最大の要因は求人倍率にあります。ご承知のように、愛知県の倍率は全国有数であり、この傾向は私が業界に入って以来、基本的に変わりません。名古屋タクシー協会の登録乗務員数は、七、八年前、1万2,000名だったのが、直近では9,000名まで減少しております。何と4分の3になっているということでございます。労働力不足が需給のバランスを辛うじて保たせているという皮肉な状況だということをご理解いただきたいと思います。

次に4ページでございますけれども、これはさっさと見ていただければいいわけですが、規制緩和以前でも市場競争は名古屋については激しく行われていたということを簡単に説明させていただいております。

そして、この次の5ページ目でございますけれども、拡大サイクルに乗るための営業戦略というのが、実は大きく2通りあるよと。本来、国、自治体、あるいはご利用者の方が求めているのは、乗務員が教育され、車両や、あるいは通信設備などに投資がされ、あるいは顧客を開拓するサービスレベルが上がり、あるいはメニューを増やしていく、こういうサイクルが求められているだろうと考えているわけですが、実は実際の業界はそればかりではありません。ここに書いてありますマイナスサム・ブースターということで運賃を下げる、あるいは他社から乗務員を引き抜く、こういうようなマイナスのサイクルが片一方で存在をしております。

ただし、このサイクルは、実は東京市場では適用されません。東京市場は名古屋から見ても、その市場規模は10倍になろうかという大きな市場でございますので、実は少数の車両の事業者が運賃を下げて、このサイクルには入らない。したがって、既にもう東京市場では規制緩和以降、新規事業者を含めて低運賃の参入もございましたけれども、先回の運賃までにほとんどが上限運賃に切りかえている。これは東京の市場のそれこそ特異性でございます、名古屋を含めて、きょうご欠席の協会長の大阪もやはり、むしろ、この運賃を下げるというマイナス・ブースターが非常に大きく働いているということをご理解いただきたいと思います。

それから、運賃の値下げと同業他社からの乗務員引き抜きが禁じ手とされているには理由があります。このマイナスサム・ループ、次の6ページをごらんいただきたいと思います。運賃値下げということで全体の市場が、利用者がそれによって増えたということはタクシー業界全国を見ても、値下げによって需要が拡大した例は過去にございません。基本的には低運賃事業者は時間と努力の積み重ねで得た同業他社の需要を奪うだけであり、しかも、その目的は利用者利益ではなく、労働集約産業に最も必要な労働力確保を極めて安易に、かつ事業者リスクさえも乗務員にしわ寄せをしているということが実態でございます。そこがよくご理解をいただく必要があろうかと思っております。

例えば名古屋でも約500台の会社が、今、低運賃で、しかも、下限割れをしております。2割違います。2割違う事業者と私どもと実際に公正な競争になるのでしょうか。しかも、私どもが、あるいはここに名タクさんも勝手に挙げさせていただいておりますけれども、足並みをそろえて2割運賃を下げれば、名古屋の市場の売り上げは単純に2割下がるだけなんです。この仕組みをよくご利用者の代表の方にはご理解をいただきたい。ここが1つ、今、名古屋の最大の問題でございます。

特にデフレ傾向の今の状況ですと、やはりご利用者の志向はどうしても価格志向になります。ただし、タクシーは瞬間即時財で、瞬間的に需要が発生して短時間に需要が終了するというサービス財の特性がございますので、したがって、運賃が2割も安い車になぜ乗

らないのと。実は乗れないんですね。需要というのは一時的であり、かつ瞬間的なものである。そういうタクシーの特性があるからこそ、片一方で利便性やサービスの接遇のレベル、あるいはその他の利便性を提供することによって、ご利用者が高くてもやむを得なく選んでいただいているという状況が併存をするということをご理解いただきたいと思います。

それから、先ほど歩合給のお話も若干ございました。これは私、事業者として申し上げたいと思いますけれども、私どもの賃金体系は基本給プラス歩合給で基本的に構成しております。この歩合給、イコール、今流に言えば成果配分の部分が疑問視されているということがよく話題に出ますけれども、一般の企業で言いますと、一般の企業が収益低下に見舞われたときどうするか。既にたくさんの方がご存じのように、かつてリストラという名で大幅な人員整理が行われているわけです。緊急避難として人を減らすことで人件費コストの削減が実施されたわけです。景気が回復する中でも、派遣やパートが増員されているにすぎません。まさに正社員が基本給で、派遣やパートが歩合給の役割を果たしているではありませんか。

つまり、私が申し上げたいのは、タクシー事業者としても収益が低下をして、いたずらに賃金が下がって、知らない顔をして経営をやっているわけではないということはこの席をかりまして、はっきり申し上げたいと思います。むしろ、この規制緩和以前も含めてですけれども、バブル崩壊以降、このデフレの中で車両資産、あるいはその他の資産を食い延ばしながら、事業者もギリギリの努力をして痛みを分かち合っているというのが少なくとも私どもの名古屋の現状であると申し上げておきます。

まして、タクシーは労働集約産業ですから、乗務員を減らすことができないので、収益が低下すれば1人当たりの給与を減らすしか手段がないということでございます。これは同じようにタクシーだけではありません、規制緩和で苦しんでいるバスやトラックのドライバーの所得を見ても一目瞭然です。規制緩和以降、バス、トラックもタクシー同様、賃金が上がった事例を見かけることは極めて困難です。航空や海運ではさらに低賃金の外国人労働者を大量に導入して今日に至っているのではありませんか。

また、第三者委員の皆様が多くが所属される大学や新聞社などの組織と私どもタクシー業界では常識が違っているとよく言われます。タクシー業界の常識は社会の非常識などと、この業界では自嘲気味に言われることがあります。ただ、私はどちらが正しいかとか、あるいは間違っているということではなく、単に異なっているのではないかと申し上げたいと思います。その違いの大きな部分は、経営者がどこを見ているかにあります。一般の業界の経営陣の最大の関心は消費マーケットで、自社の商品がどこまで受け入れられるかということだろうと思います。新聞社においては発行部数ということになりましょうか。

一方、労働集約産業であるタクシー事業者の最大の関心事は、どれだけ労働者を確保できるかです。先ほどのプラスサムとマイナスサムのところにも出ているようなことで、まず、サービスを供給する労働者を確保するというのが現状でございます。消費市場よりも

労働市場がはるかに重要な業界である。まず前提としてご理解いただきたいと思います。これは先ほど来、申し上げましたように名古屋の有効求人倍率は全国でも最も厳しいレベルだという背景で申し上げております。

それから、7ページでございますけれども、ここには新規事業者の営業戦略がどんな形で現実に行われているかということが出ております。いずれにいたしましても、実は規制緩和以前から既に名古屋は供給過剰地域でございました。先ほどの新潟の県知事さんがお持ちいただいた資料の中にも、名古屋も大阪に次いで既に平成14年の時点から供給が過剰地域だという指摘がございました。また、もう一つは社会環境が大きく変わってきている。特に労働集約産業にとっては、1つは乗務員の高齢化、あるいは減少の一方で介護保険を含めた社会保険費用の増加が労働集約産業の負担を一層増大させている。

実は私どもでこの機会がございましたので、過去10年間すべて調べました。人件費率で申し上げますと、むしろ分配率は上がっております。おかげさまで賃金は下がっておりません。私どもについてはですね。しかし、片一方で社会保険の費用負担が3ポイント増えております。そういった点で、実は人件費についても比率ですら減らしていない事業者が全国には多いのだということを改めて繰り返し申し上げておきます。

いずれにいたしましても、私どもは機械設備やコンピューターで置きかえられる業務ではありません。規制緩和を論じた10年前と今では、前提条件となる社会環境が大きく変わっております。ぜひ環境、省資源、安心・安全の観点から、今とこれからの時代を見据えた新しいタクシー業界のルールが必要だと確信をしております。

日本のタクシーの品質を上げる方法論はいろいろあるかと思いますが、よく議論される退出のメカニズムと参入障壁、参入基準、ここは実は裏表でございますので、時間がございませんので、最後に委員の皆さんにお願いをしておきたいと思いますが、参入基準はあまりに株式会社一円と同じように、意味のないぐらいレベルを下げてしまった。したがって、安心・安全、あるいは環境、省資源に責任を持たない未経験な事業者が大量に参入をして、それが基本的に業界を混乱させているということでございますし、退出のメカニズムもやはり生身の人間が生きているのでございますから、早々簡単に「はい、そうですか」と言って退出するメカニズムはございません。

特に今、運賃が幅運賃でございますので、先ほども申し上げたように退出する際に、じゃあ、最後っぺで少し運賃を一度下げて、最後の勝負をしてみようか。つまり、逆に退出メカニズムが今回の規制緩和で、より働きにくくなっているという点もぜひご認識をいただいて、ご協議、ご検討をいただきたいと思います。

以上でございます。ありがとうございました。

【山内委員長】      ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明についてご質問、ございますでしょうか。鎌田委員、どうぞ。

【鎌田委員】      東洋大学の鎌田と申します。労働法を研究している立場から少しご質問

したいと思います。

どうもありがとうございました。私、このタクシー業界のこともあまり知らずに労働法ということでこの末席を汚している状態なのですけれども、常日ごろ、この歩合給というのが非常にこの業界特殊なのかなと思っていましたが、きょうの天野社長のご発言で、普通の産業と同じふうを考えている事業者もいるのだなということがわかりました。そういう意味では非常に貴重でありがたかったと思っています。まず、普通の産業と違っているなと思った理由なのですが、歩合給、特に完全歩合給というのがかなり広く行われているということなのですが、そもそもこれが賃金なのだろうかというのがまず1つの疑問だったわけです。

まあ、出来高とか歩合給というのはもちろん他産業でもありますし、それは普通なのですが、普通あるのは1個ごとの単価×個数、こうすることで総体として時間と報酬が見合うということになっていまして、それが売れる、売れないというのは労働者のリスクではないわけです。ところが、この完全歩合給などは営収×率ですから、売れる売れないのリスクを事業者が負っているということになりますね。これはもちろん他産業でもあります。でも、これは労働者ではありません。ところが、この産業では、トラックとタクシーがそうなのですが、要するに事業許可の問題または名義貸しの問題があって、他産業であれば、それは個人請負という形ですっきりしていくのでしょうけれども、それがすっきりしていない。すっきりしてよいかどうかというのはまた問題なのですが。今、偽装された雇用ということで非常に拡大しているのです。

ところが、このトラックとかタクシーというのは、名義貸しの問題がありまして、事業許可の枠内でしか、まあ、個人タクシーはありますけれども、そういうことができないということで、特に完全歩合というのが業界としてどういう意識で行われているのか。とりわけ最賃がありまして、所定労働時間が決まっています、最賃が決まっています、でも、完全歩合というのはどういうふうに理論的に筋が通って考えられているのかというのは非常に不可思議であったわけです。ところが、きょうの社長のお話で、基本的に基本給プラス歩合給、成果主義である。これは普通の会社と全く——全くといいますか、普通の他産業においても同じような発想ででき上がっている。問題はその基本給と成果部分というのをどう配分するかというのは、それはそれぞれの企業の発想、考え方だと思うのですが。

そこで質問なのですが、今、社長のお話で基本給部分と歩合給の組み合わせで成り立っているというのはわかったのですが、一方、この完全歩合制というのがあるという実態から考えますと、完全歩合制というのは、つまり、営収×率でいきますから、そのほうが売れる売れないのリスクというのはもちろん事業者にかかわってきますので、事業者としてはリスクは軽くなるんだと思いますね。つまり、事業としては有利になるという側面があると思う。一方、基本給と歩合給で言うと、事業者のリスクは高まると思うんですね。そうすると、その競争という観点からいって、こういう賃金制度というものが不利になりませんかということなんです。

以上です。

【天野参考人】 1つは、先ほど申し上げましたけれども、タクシーの労働市場については、経営者側の考え方もありますけれども、もう一方では働く労働者のほうの考え方もございます。それは一義に固定給で安定した企業がいいのだという労働者ばかりではない。したがって、本来なら、事業者リスクが高い、基本給プラス歩合給のほうへ労働者がたくさん入ってもおかしくないわけですがけれども、現実にはオール歩合というような形で、逆に言えば労働者リスクの高いほうに、いわゆる動いていくという一部の労働者がいるということは、我々の業界の1つの現実でございます。

【山内委員長】 よろしいですか。

【鎌田委員】 労働者の意識、そういう方がいるというのは、今、わかったのですが、競争上どういう——つまり、やっぱり不利ということなんですか。

【天野参考人】 私は必ずしも基本給プラス歩合給が不利とは考えておりません。それ以外にも、名古屋で申し上げますと、例えばお得意先が多いとか、チケット、カードのお客様が多い、そういったインセンティブで入社の変機が変わってまいります。一部の地域では賃率がどうと言われるような募集も見られますけれども、名古屋についてはその点は15年ほど前に姿を消して、今は賃率の競争、いわゆる分配率競争、意味のないといえますか、オール歩合を含めて、そういう表現はございません。したがって、雇用を確保していくという事業者の立場で言えば、いろいろなインセンティブを——賃金はもちろん中心でございますけれども、提供することによって雇用確保を図っているのが私は一番正しい、正しいといえますか、常識的な取り組みであろうと思っています。

【鎌田委員】 ありがとうございます。

【山内委員長】 丁野委員、どうぞ。

【丁野委員】 体系的なお話をありがとうございました。きょうはもう1枚の資料のご説明がございましたが、タクシーのサービスの生産性という概念をこの委員会で初めてお出しただいたかなと思いますので、本来、もう少し事例をお話しただきたかったのですが、実は昨年5月からサービス産業の生産性協議会というのを設置いたしまして、この中でサービス業態の多様なものの1個1個について、その生産性概念についての検証をやっている。そして同時に、「ハイ・サービス300選」、今少しお話もありましたが、いろいろな業態の中ですぐれたビジネスモデル、あるいは経営革新をやっている事業者に対する顕彰制度というものを設けまして、3年間で300モデルというようなことで今事業を進めておりますが、前回、27モデルの中のお2つ、これはつばめさんと日交さんがすぐれた事業者ということで表彰されました。

すみません、ここから質問でございますが、タクシーというのは典型的な時間サービス業であるわけですが、したがって、その時間の稼働率をどうとらえて稼働率を高めていくか。そういうような取り組みがこの紙の中にある、その事柄の1つ1つだろうと思うのですが、結果としてタクシーにおいてサービス、特に時間生産性というのは経営者の

立場からいって、どんなふうにもまずとらえていらっしゃるかという点が1点と、それから、既にいろいろなお取り組みをやっていらっしゃって、そこでおとりになっていらっしゃる時間生産性ということに対して、そのお取り組みがどういうふうな効果を上げてきたのかということについて少しコメントをいただければなということでございます。

【天野参考人】 事業者として申し上げれば、時間当たりの生産性を上げるという点で言えば、需給のバランスをとることだ。したがって、供給過剰であれば一定の減車だと、こういうことになろうかと思うんですね。これが一番即物的といえますか、効果が早い。それから、もちろん運賃改定、運賃そのものを改定する、運賃単価が変わるということですね。これが経済原則上の一番ベースにあることだと思いますけれども、その上で、しかし、今までタクシーというのは犬も歩けば棒に当たるというような営業形態が大きく変わっていない。そういった点で今のITの仕組みを使って、もっと営業サポート的な情報提供がリアルタイムにできないのか、そうすることによって需給のミスマッチを少しでも防ぐというような考え方で1つは取り組んでおります。まだこれはデジタル化のプログラムに今切りかえ中でございますので、もう少し時間がかかるかと思えます。

それからもう一つは安心ネットワークと私ども称しておりますけれども、これについては介護と緊急通報の取り組みということで、移送を含めると、今現状、年間約4億円。これはあくまでも人を活かす、車ではなくて人を活かして空車を活用するという発想、この両方で時間当たりの生産性を高めていきたいと考えております。しかし、一番即効性があるのは、今も申し上げたように供給過剰の場合はやはり減車ではないかということだろうと思えます。

【丁野委員】 今、ご質問したのは、顧客サイドでいろいろな調査をやっていらっしゃって、そしてデジタルGPSがそういう顧客の時間特性をきっちり踏まえた上でトータルとして時間生産性を上げていくというアプローチだという理解をいたしましたので、そのお取り組みがまだ途中、途上だろうと思えますが、そこに非常に大きな期待を持ってしまして、そしてもう一つは、当然、個々の形態としての生産性という問題と、それから、交通体系全体としての地域生産性という問題がありますよね。これは当然、ほかのいろいろなモーダルマネジメントの中で地域全体としての生産性をどう上げていくのかということを考えてときに、今のようなデータというのが非常に役に立つのかなと思っております、大変期待をしています。どうもありがとうございました。

【山内委員長】 では、小塩委員。

【小塩委員】 神戸大学の小塩です。時間があまりありませんので簡単にいたします。規制緩和とか市場メカニズムの考え方については、いろいろ立場によって違いますので、それをとやかく言うことは避けさせていただきますけれども、1点だけ非常に重要なご指摘をなさいましたので、ご質問いたします。それは退出のメカニズムということなんですね。規制緩和を議論する場合は、参入を自由にしましょうというのに力点を置きまして、その後でどういふふうなメカニズムが発生して、あまりよくない業者に出ていっていただく、そういう

ふうなことまでちゃんと議論していないわけです。

その問題が現在起こってきて、そのしわ寄せが最終的には運転手の方々にも来ているということだろうと思うのですけれども、具体的に退出のメカニズムというのは新たに設置するとしたら、どういうふうなものになるのでしょうか。参入規制というのはあると思うのですけれども、もう既に参入しているわけですから、今から参入規制を強化してもあまり実質的な効果はないと思うんですよ。むしろ、減車をしないといけないわけですが、それを円滑に、しかも、消費者のメリットを阻害しないような形で進めるにはどうしたらいいか。それについて何か具体的なイメージ、お考えがあればぜひお聞きしたいと思います。

以上です。

【天野参考人】 退出メカニズムにつきましては、名古屋では触れませんでしたけれども、規制緩和以前に、実は営業権の譲渡・譲受という形で極めて円滑に退出メカニズムが働いておりました。つまり、サイクルで競争します、拡大サイクルがあります、質もあります、量もあります。それは利用者の利便性に密接にかかわるわけですが、そういった競争に敗れたといいますか、脱落していく事業者は営業権を譲渡するという形で極めて円満に業界から退出していった。これは名古屋の情勢で申し上げますと、私どもで、約20年間で15社、営業権の譲渡・譲受を受けております。あるいは名タクさんを含めて、30社ぐらいは実は中身が変わっている。その結果、名古屋の全体のレベルが名タクさんを中心に上がっていったのではないかと。

つまり、いいサイクルが、退出メカニズムが実は働いていたわけですが、今度、新しい規制緩和になりまして、1つは参入基準が下げられたと。その結果、退出しても、例えば行政でいろいろ事後、社会的規制でおやりになっていただいていますけれども、もし万が一退出したとしても、すぐ参入できます。参入規制が、基準を上げなければいけないのではないかと申し上げるのは、そこが問題なんですね。今既に参入してどうしようもないではないかというご議論がありますけれども、実際には、一たんおもちゃ箱が引っくり返ったんですけれども、この状態をあまり変えずに、つまり、さらに引っくり返った状態にならないような参入基準を引き上げて、まずその歯止めをかけて、そして先ほど仙台市長さんもおっしゃったと思いますけれども、ご利用者を交えた第三者評価委員会というような形で退出のメカニズムを議論していただくことが必要ではないかと。

ただ、事業者から申し上げますと、これは名古屋タクシー協会ですら既に全乗連のほうに出させていただいておりますけれども、需給調整として利用者に負担を転嫁しないという考え方から効率的な事業運営を目的に実働率、実車率のガイドラインを設定し、独禁法との調整を図り、減車を地区全体にかぶせるシステムを構築するということを申し上げております。こういった具体的なご議論もぜひしていただければありがたいと思います。

【山内委員長】 ありがとうございます。

時間の関係がございまして、この辺で質疑を打ち切りたいと思いますけれども、天野社

長、どうもありがとうございました。まだお時間があれでしたらお残りいただいて、これからお聞きいただければと思いますけれども、最後、もう一つ議題がございまして、それは先ほど申し上げましたように今後の論点ということでもあります。これまで各地域のさまざまなお立場から各地域のタクシーの事情についてお話を伺ってまいりました。いろいろなご議論を深めていただいたわけでもありますけれども、ここで一度これまでの議論を整理いたしまして、その上で今後の論点について皆さんのご意見を伺いたいと思っております。

ほんとうに時間が残されておられません。ですので、審議が途中になるということも懸念いたしますけれども、とりあえず事務局のほうから5分程度で、申しわけないのだけれども、ご説明いただいて、それから審議したいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

**【藤田課長】** 資料6でございます。資料6、2ページ以降にこれまでの主なご議論を整理してございます。当然ながら、きょうのご議論を少しカバーできていないところがございすけれども、ご発言の内容によって分類をいたしております。

主として構造的問題、全般的問題に関する事項として産業構造そのものの問題、あるいはそれを改善、見直すことが必要なのではないかというご指摘。それから、主として地域社会における役割に関する事項として、交通体系の中での役割、あるいは雇用、産業としての役割、こういったご指摘がございました。それから、経営者の努力に関する事項といたしまして、サービス向上、生産性の向上、あるいは従業員に対する責任、社会に対する責任、こういったことを考える必要があるのではないかというご指摘がございました。

それから、3ページでございすけれども、主として利用者の視点に関する事項として、利用者に安全・安心なサービスを提供することが必要ではないか。あるいは利用者の選好、何を求めているか、こういったあたりの分析が必要ではないかというご意見もございました。

それから、車両数、需給関係に関する事項、ここは非常に議論の集中したところでございすけれども、何らかの台数規制をする必要があるのではないかというご意見、あるいはそれだけでは問題は解決しないのではないかというご意見。あるいは渋滞問題、環境問題との関係、こういったことについてのご指摘がございました。

それから、4ページでございすけれども、運賃に関する事項といたしまして、多くの地域で上限に張りついている。市場が機能していないのではないかというご意見。あるいは安全性との関係、労働条件との関係、こういった観点から運賃についてのご指摘がございました。

それから、悪質事業者の排除、あるいはサービスの質の確保に関する事項といたしまして、安全面の規制の問題、それから、情報提供の問題、事後チェックの問題、こういった点についてのご指摘があったものと考えております。

それから、最後に労働条件、あるいは運転者の質に関する事項として賃金の低下に目を

向けるべきではないか。あるいは歩合給の問題、運転者の高齢化の問題、こういった点についてのご指摘がございました。

こういったご議論を踏まえまして、これまでのご議論を少し模式的に整理したものが6ページでございます。上に水色の部分がございますけれども、これが主として利用者、あるいは社会との関係で、現在、タクシーについて何が問題とされているかということ整理したものでございます。①といたしまして、そもそも今回の諮問の背景にもなりました経営効率化・サービス多様化等の経営努力が不足しているのではないか。それから、②といたしまして、安全性・サービスの質が低下しているのではないか。③といたしまして、運転者の労働条件の低下・あるいはタクシー事業の疲弊ということが生じているのではないか。それから、④といたしまして、昨年来の運賃の上昇の問題、それから、⑤といたしまして、渋滞・環境等の社会的問題、⑥といたしまして、地域社会における積極的貢献の必要性といった問題、こういったことに利用者、社会との関係でタクシーの問題点を整理できるのではないかと考えております。

こういった問題の背景、あるいは原因として指摘された事項、これは真ん中の黄色いところで整理しておりますけれども、安全・質に関する規制が不十分ではないか。これは内容の面、それから、その遵守を担保する実効性の両面があらうかと思えます。それから、需要の減少下で増車が行われるといった需給の不均衡の問題、運賃競争の激化、これは地域によって違いますけれども、地域によっての運賃競争の激化という問題、あるいは歩合制賃金等の問題。それから、運賃規制の適切性という問題、これは両面ございまして、総括原価等、現行制度は安易な経営を促して、それが例えば運賃の上昇につながっているのではないかというご指摘もあれば、低運賃での認可が過度の運賃競争を招いているのではないかという、こういったご指摘もございました。

さらに、より一般的に言えば、特に流しの場合、選択が困難であるといったような市場構造の問題、こういった原因、背景があるのではないか、こういうご指摘があったものと理解しております。イメージとして因果関係を矢印で示しておりますけれども、必ずしも厳密なものではございません。

さらに、こういったご指摘の社会的・一般的な背景といたしまして、一番下の緑の欄でございまして、安全・安心社会実現への要請、あるいは地域活性化、所得格差の問題、中小企業の生産性向上、経営安定の問題、あるいは環境への対応の問題、こういった一般的・社会的背景の中で、こういったタクシーの議論がなされているのではないかと考えております。

これを踏まえまして今後のご議論でございまして、7ページでございます。まず、横断的視点という欄がございます。タクシー事業の一層の経営効率化、サービス多様化等経営努力を促す方策のあり方、それから、地域類型ごとの特性に応じた方策のあり方、こういった点につきましては、これ自体を個別の論点とするというよりは、後ほど申し上げます個別の論点を考える、ご審議いただくに当たって横断的に念頭に置いていただく必要

があることではないかなという意味で、横断的視点ということで整理をしております。その上で個別の論点といたしまして、まず1つ、なぜ需給の不均衡が生じるのか、経営のあり方やその背後の制度に問題はないか。不均衡解消のためにいかなる方策が必要か。いわゆる需給の問題、これがまずあろうかと思えます。

それから、論点の2といたしまして、運賃規制はいかにあるべきか。これについては経営努力促進の視点、あるいは利用者保護の視点、透明性確保の視点、労働条件・安全性確保の視点、いろいろな多様な視点があろうかと思えます。

それから、論点3といたしまして、安全性やサービスの質に問題のある事業者の排除のための仕組み、これにつきましては事後チェックの問題、あるいは入口、参入基準等の内容・審査方法の問題、それから、利用者の選択による排除の問題、こういったテーマがあろうかと思えます。

それから、論点4といたしまして、運転者の労働条件の確保や資質の向上のためにいかなる方策が必要か。

それから、論点5といたしまして、地域社会におけるタクシーの役割をどのように考え、また、それをどのように果たしていくか。これは交通体系の中の問題、それから、中小企業主体の産業としての位置づけ、あるいは福祉輸送・高齢者輸送、中山間地域等での役割、これも多様な視点があろうかと思えます。

それから、論点6といたしまして、渋滞・環境等社会的問題の解消のためには、いかなる方策が必要か。

一応、これまでのご議論を踏まえまして、こういった論点でご審議をいただいておりますが、いかなる整理をいたしたものでございます。それで、8ページにワーキンググループの当面の進め方ということでご提案をさせていただいておりますけれども、既に第5回、第6回、第7回の日程をちょうだいしております。7月までにできればあと2回ほどお時間をちょうだいいたしまして、この7月、第9回のワーキンググループ、ここでは必要に応じと書いてございますけれども、中間的な整理をしていただくということがお願いできればなと思っております、そういたしますと、その中間的な整理までに4回の審議の機会がございます。

これは今後の進捗にもよりますけれども、事務局のほうのご提案といたしましては、先ほどの7ページの論点整理のうちの基本的には論点1から論点4、ここがかなり骨格的な論点になろうかと思えますので、需給の問題、運賃の問題、安全・サービスの質の問題、労働条件の問題、ここまでを少なくともこの中間整理までの間に一度ご審議をいただきまして、中間整理をした上で、夏以降、具体的な制度論に入っていただく。その中で論点5、論点6といったあたりを合わせてお考えいただく。こういう手順でいかなる整理をいたします。

以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、ご意見を賜りますが、まず、佐々木委員。

【佐々木委員】 7ページのところですけれども、ここの論点のところでも、最初の一番上に横断的視点というのがありまして、「タクシー事業の一層の経営効率化、サービス多様化等経営努力を促す方策のあり方」と出ているんですね。規制緩和はタクシー事業の活性化と消費者の利益をもたらすということのために始めたのですが、需要が減り、供給が増え、ドライバーの給料が大幅に落ちて、消費者利益には、運賃が今回上がりましたからマイナスになったわけですね。これは問題だということで始めたんですね。この会もそういうことだろうと思うんです。ですから、言ってみれば、一番大事なことは、タクシー事業の健全な経営というか、運転手の待遇の確保とか、消費者利益に資する交通政策というのが念頭になければならないときに横断的視点としてタクシー事業の経営の効率化とか、そういうのを持ってくるというのが私にはピタッと来ないですね。

それから、論点のところでも、一番重要なのは論点の1です。この間からずっとやっていますのは、ほとんどこれに集中しているのですけれども、なぜ需給の不均衡が生ずるのか。経営のあり方やその背後の制度に問題はないか。経営のあり方といっても、これだけたくさん事業を営む会社はあって、そのやり方がどうのこうのということはこのメンバーで議論するのか。むしろ、なぜ需給の不均衡が生じて、こういうさっき言ったような問題の状況になっているときに是正する方策は何か。さっき仙台市長が言いましたように、もし振り子を戻すのであれば、戻すやり方について議論しなければいけないと私は思います。

論点2は、今までの議論ではあまり出てこないですね。総括原価方式がマイナスであるということは議論にもあまりなっていないし、点々と4つぐらい並べていますけれども、あまりたくさん挙げても意味がないかな。3番目は重要なことだと思います。論点の4は、論点の1が解消されれば自然に手に入れることができると思います。論点5は、地域の交通政策のあり方について、どうしても考えなければいけないと思います。全部中央政府でやってしまうのかという問題がありますので、この辺は少し深堀しなければいけないかと思っています。論点の6は、あまりこのメンバーでは議論する必要がないと思います。

以上です。

【山内委員長】 待鳥委員、どうぞ。

【待鳥委員】 今、佐々木委員から指摘された点について同感であります。横断的視点のところは、これは諮問事項、物価安定政策会議なり、物価関係閣僚会議からの指摘を受けた視点そのままになっているのではないかなと思います。論点1から6については賛成ですが、それを反映した横断的視点にここでは変えていく必要があるのではないかと思います。

それから、順次議論をしていくというふうになっていますけれども、順次というのは、この論点1から6を順番にやっていくということでしょうか。それとも総括的に議論を進めてもよろしいということでしょうか。そこのところでもう一つ伺いをした上でお聞き

をしたいと思います。

【藤田課長】 事務局といたしましては、基本的には各回のテーマというものがやはり必要だと思いますので、そういった意味でこの論点1から順次ご議論をいただくということが基本かなと思っております。

【待鳥委員】 実は論点1の需給の問題で、なぜ利用者が減りながら台数だけが増え続けるのかという問題にしても、それから、運賃の水準、あり方にしても密接に運転者の労働条件とかかかわっていると思います。今回、4回行われた中でも歩合給に対する質問、ご意見等も出てまいりまして、背景に、このタクシーにおいては運転者の賃金問題をきちっと認識しなければ改善といっても、その処方せんは描けないと私たちはずっと思っていました。したがって、これは全部、賃金の問題と密接に絡んでまいりますので、とりわけ需給と運賃、安全のところと絡んできますので、ぜひどこかの時点で賃金問題について集中的にご議論をいただくような時間をいただけないかと思っています。

先ほど天野社長からも貴重なご意見をいただきましたけれども、しかし賃金問題はそんな、全国を眺めたときには一律ではいけない問題もありますし、それから、歩合給と一口に言っても、歩合給の中身については非常に深い、幅の広い問題があると思います。固定給プラス歩合給といっても、頭は一定の分配率で抑え、その範囲内で固定給と歩合給とに調整されて配分をされているという実態があります。あるいは固定給といっても、地方で売り上げが極めて低い地域では、実際には歩合給なのだけけれども、最賃に抵触してしまうので、最低賃金で保障しなければいけないから暫定的に最低賃金で固定給が設定をされているといったような、そういう固定給もあります。それがほんとうに固定給的な賃金、他産業に見られるような賃金であるのかどうかということもぜひご議論いただいた上で、この需給問題、運賃問題と絡めて検討いただければと思っています。

【安部委員】 佐々木委員のほうから私の言いたいことを先取りされましたので、あえて言うこともないのですが、たしか1回目のときに藤井委員のほうから共有地の悲劇という極めて興味深い論点が示されて、私は非常に適切なタクシー業界の現状把握を理論的に整理した視点だと思っていますのですけれども、きょうお出しいただいた論点6点も適切な論点だと思います。問題はどういう視角からその6点を取り上げるかだと思っています。ただし、横断的視点という箇所の経営努力とか、経営効率化という視点というのはちょっといただけないなと思っています。やはり今の構造問題にどういうふうに切り込むかというのが必要な視点であるべきであって、その中で6つの論点が個別の論点として浮かび上がってくるわけですから、基本のところの視点は、そういうふうに見たほうがいいのではないかと思っています。

佐々木委員がうまいこと整理されました。私も賛成です。その点についてももう一度お考えください。

【山内委員長】 小塩委員。

【小塩委員】 私も全部言われてしまったので、つけ加えることはないのですけれども、

諮問、この研究会の冒頭の設置理由にもあったのですけれども、タクシーの市場の構造そのものを変えるというのが重要ではないかなという気がいたします。不均衡が発生しているのですけれども、どうして是正されないのか。是正されるような構造にするにはどうしたらいいのかということについて議論する必要があると思います。

それから、横断的視点のところではぜひ付け加えていただきたいのですけれども、これも先ほど指摘があったと思うのですけれども、消費者の利益になるような仕組みにタクシーの市場を変えていくということが必要ではないかなという気がいたします。

その関連で1点だけつけ加えますと、タクシー市場の特徴として、よく選択の困難性というのが指摘されまして、それは6ページにもあるのですけれども、果たして消費者が全く選択できないのだろうかというのは、そうではないのではないか。むしろ、選択できるような構造にもしていくという余地があるのではないかなという気がいたします。それを付け加えさせていただきたいと思います。

以上です。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

ほかに発言、よろしゅうございますでしょうか。時間も少し過ぎておりますので、この辺で議事を収束の方向に向かわせたいと思うのですけれども、今後の進め方について、今、ご意見を賜りました。いろいろご意見をいただきましたけれども、基本的には事務局に提示していただいた論点で、それほど大きな反対はなかったのかなというのが私の認識であります。ただ、前提条件とか、あるいは視点とかというところで幾つかご指摘いただきましたので、この辺は事務局のほうで少し修正をしていただいて、また次に資料を出していただくということが1つだと思います。

それから、待鳥委員のほうから議論の仕方がありましたけれども、私も事務局と相談したときに、やっぱり1番目の論点がかかなり大きいので、それが次回で議論が収束してしまうということはある得なくて随所で出てくるし、それから、賃金の問題ももちろん重要になって、そういったことも出てくるということなので、テーマということでそれぞれ与えさせていただきますが、それを中心に関係することを議論すると、こういうことで進めさせていただきますと思います。

ということで、よろしゅうございますか。ありがとうございます。それでは、本日の議事はこれにて終了ということですが、事務局のほうから連絡事項等あればお願いいたします。

【阿部企画官】 次回の第5回ワーキンググループは4月15日の16時から18時ということで、場所はこの国土交通省11階の特別会議室です。

それから、先日、電子メールで送らせていただきましたが、前回、第3回ワーキンググループの議事録について修正等ございましたら、本日も結構ですので、事務局までご連絡いただきますようお願いいたします。

事務局からは以上です。

【山内委員長】 それでは、長時間のご審議、どうもありがとうございました。これにて終了いたします。

— 了 —