

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10回）

平成20年9月30日（火）

【阿部調整官】 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「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10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。佐藤委員、宮下委員、鎌田委員、丁野委員の4名の方がご欠席ということでご連絡いただいております。

続きまして、お手元の資料のご確認させていただきます。

お手元の資料でございますが、クリップを外していただきますと、議事次第、それから配付資料一覧の下に、資料1として委員等名簿と出欠名簿。それから資料2として配席図。資料3として「運賃制度のあり方の検討のためのタスクフォースにおける検討結果等について」という資料の束、それから、資料4として「参考データ集」という横の分厚い束、それから、資料5として「その他」という資料でございます。

これが、国土交通省からの資料でございますが、それから別途、机の上に置かせていただいております全国ハイヤー・タクシー連合会からのご提供の資料でございます。それから、安部委員からご提供いただいております、「タクシー運賃多様化の影響調査について」という資料でございます。よろしゅうございましょうか。あと、委員の皆さんにはこれまでどおり、青いファイルを置かせていただいております。よろしくご確認ください。よろしゅうございましょうか。

それでは以後の進行は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、ご協力願います。よろしく申し上げます。

【山内委員長】 はい。それでは早速議論を始めますけれども、今日、雨の中に皆さんお集まりいただきましてありがとうございます。今日のワーキンググループの審議の内容、テーマでございますけれども、前回この内容についてはどういう議論をするかということで、お諮りをしてお認めいただいた、今日は運賃規制のあり方ということになります。

それから、これご議論いただきますけれども、前回もお話のほどあったんですけれども、政府の規制改革会議のほうでちょっと動きがあつて、昨日タクシーに関する公開討論会が行われたと聞いております。審議に入ります前に、これに関して簡単に事務局から何かコメントをいただければと思います。よろしく申し上げます。

【奥田旅客課長】 それでは簡単にご報告させていただきます。

昨日、9月29日の午前中でございますが、タクシー事業における諸問題について、規制改革会議との公開討論に参加をまいりました。公開討論には規制改革会議のほか、

私ども国土交通省、それから全国乗用自動車連合会、全国自動車交通労働組合連合会、あとエムケイといった関係者が参加をいたしました。

本日改めて資料をお配りしておりませんが、前回のワーキングでご報告いたしました7月31日付の規制改革会議意見書の論点につきまして議論がなされたところがございます。それに対します私どもの見解は、同じく前回のワーキングでご報告申し上げたとおりですが、それに加えまして7月3日付のタクシー問題についての現時点での考え方についても説明をいたしまして、規制改革会議に対しましては私どもの考え方を十分に伝えることができたと考えております。

議論におきましては、規制緩和が消費者の利益に一定の貢献をしたというメリットを考慮すべきという点でありますとか、運転者の労働条件の改善にはまず事業者の経営努力が必要といった点のように見解が一致する点もあった一方で、供給過剰に対する認識でありますとか、それらの対策については意見の相違が見られたところがございます。今後とも必要に応じまして規制改革会議とは意見交換はしてまいる所存ではございますが、私ども国土交通省といたしましては、このワーキンググループにおけますご議論をちょうだいいたしまして、その審議結果を踏まえて必要な対策を講じてまいる所存でございますので、引き続きご審議のほどよろしくお願い申し上げます。簡単でございますが以上でございます。

**【山内委員長】** ありがとうございます。ただいまご説明いただきましたご報告について、何かご質問、あるいは追加的なコメントがあれば承りますがいかがでしょうか。よろしゅうございますか。それでは、今後ともこういった動きがあるかと思しますので適宜にご報告いただくということをお願いしたいと思います。

それでは、議事次第にしたがいまして、本日の審議に入りたいと思います。先ほど申し上げましたように、今日は運賃のあり方ということですが、この運賃の問題については第6回のワーキンググループにおきまして、別途作業部会、タスクフォースと呼んでおりますけれども、それを設けて、そこで専門的あるいは技術的な観点から議論を進めるということをご承認いただいたわけでありまして、それで本日はそのタスクフォースでの検討結果を皆様に報告をいただきまして、それを踏まえてご議論を願えればと、ご審議を願えればと思っております。

それが今日の基本的なテーマであります。それから議事次第のほうにその他ということで、前回の質問への回答等というようなのがございます。これは前回ご質問あった点で少し積み残しがありましたので、それも後ほどご説明いただいて、少し時間をとって審議をしていただこうかと思っております。

それではまず事務局から、タスクフォースでの検討結果をご説明いただきたいと。よろしく願いいたします。

**【奥田旅客課長】** それでは、「タスクフォースにおける検討結果等について」という資料3をごらんいただきたいと思っております。今、委員長のほうから若干触れていただきまし

たけれども、5月16日に開催をさせていただきました第6回のワーキンググループにおきまして、タスクフォースの設置の承認をいただきまして、第7回のワーキンググループにおきまして、そこにタスクフォースメンバーと書いてあります7名のメンバーについてご了承いただいたところでございます。タスクフォースメンバーといたしましては、山内委員長、安部委員、小塩委員、下谷内委員、待鳥委員、三浦委員のほか、競争法のご専門であります一橋大学の山部先生に加わっていただいたところでございます。そのタスクフォースで、7月1日に第1回目を、あと2回、3回とやりまして、本日タスクフォースとしての議論の整理を行ったところでございます。

2ページをごらんいただきたいと思いますが、「タスクフォースにおける検討課題の設定と検討経過」についてご報告したいと思いますが、7月1日の第1回のタスクフォースにおきまして、以下の検討課題を設定をいたしまして、課題ごとに論点を抽出、ご議論をいただき、本日その整理を行ったということでございます。検討課題につきましては、まず運賃規制の必要性ということで、営業形態等を念頭に置きつつ、以下の3点について必要性を整理をしていただきました。

まず1点は、運賃構造規制ということで、初乗り運賃というものがあり、その後の一定の加算ルールがあるといった構造規制をする必要性があるかどうか、それからそういった運賃につきまして上限を定めることが必要かどうか、一方で下限についてはどうかということについてご議論をいただきました。それから運賃決定（査定）方式につきましては、例えば上限が必要だということになった場合には、それをどうやって決めたらよいかということに始まりまして、運賃決定（査定）方式について総括原価方式、プライスカップ方式、それからその他の方式についてご議論をいただきました。それから3番目といたしましては運賃改定の手続ということで、現在70%ルールという運用をさせていただいておりますが、そういった運賃改定の手続につきまして問題点、改善策等を整理していただきました。以上のような検討課題に基づきまして、7月1日に構造規制、上限運賃規制の必要性、運賃決定方式、それから8月4日に運賃改定手続、9月4日に下限運賃規制の必要性、で本日議論の取りまとめということに至ったわけでございます。

3ページから11ページまでにその議論の取りまとめ結果、検討結果をまとめさせていただきました。この後、ご報告ということで朗読をさせていただきますが、本日の議論のご参考までに、資料の4を簡単にご紹介をさせていただきたいと思います。資料の4につきましては、大きく4つのパートに分かれておりまして、1番目に運賃に関する基礎資料ということ、それから2番目に運賃の多様化について、それから3番目に運賃決定（査定）の方式について、4番目に運賃改定手続についてというふうにとまとめさせていただきましたが、5月16日の第6回のワーキングでもほぼ同様の資料でご説明をさせていただいているところがございますので、再度ざっと要点だけ資料内容をご紹介させていただきたいと思います。まず3ページをごらんいただきたいと思います。これらは運賃に関する基礎資料でございます。

3 ページはご案内のとおり、道路運送法の運賃及び料金に関する認可の規定でございます。旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして省令で定める料金以外は大臣の認可を受けなければならないと。その際の基準として4つの内容を定めておるところでございます。

4 ページをごらんいただきますと、その具体的な決定方式につきましては、タクシーの上限運賃につきまして、事業経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がこれと等しくなるように運賃を決定する「総括原価方式」というものを用いているということ。それから運用上、各運賃ブロック内の法人事業者の全体車両数の7割を超える申請があったときに審査を開始するという運用をしているということ。あと審査に当たりましては、標準的な経営を行っている事業者の経営をもとに運賃額を決定することとしておりまして、これによって経営の合理化を促す制度になっているということでございます。

それから5 ページをごらんいただきたいと思いますが、そうやって査定をいたしました運賃につきましては運賃の上限と下限、公示をいたしまして、その幅の中での運賃であれば自動認可をし、下限割れの運賃については個別審査をさせていただくという運用をいたしております。

それから7 ページをごらんいただきたいと思いますが、現在ございますタクシー運賃料金の体系でございます。運賃と料金に分かれておりまして基本運賃、割増運賃、割引運賃とありますが、料金の中でもサービス指定予約料金というこの2つが現在届出ということになっております。

8 ページに主な営業割引の例というものを掲げさせていただいております。

あと9 ページですが、運賃の設定状況ということで全国の運賃ブロックにおきまして、左側の表は上限運賃を採用しております事業者の割合でございますが、100%12地域に始まりまして、90%以上という事業者が上限を採用している区域が49区域、半数以上に上っているということでございますが、一方で運賃設定が多様化している主な地区ということで、例えば赤の下限割れ運賃ございます大阪、あと石川につきましてはせんだつての改定で下限割れ運賃はなくなったということでございます。あと、釧路、宮崎といったあたりは下限に張りついている事業者が多いといったような実態でございます。

次に運賃の多様化ということで、第2部ですが、13 ページをごらんいただきたいと思っております。まずこの部分では、下限割れ運賃というものに対する審査方針というものをちょっとご説明したいと思いますが、下限割れ運賃につきましては、原価計算により不当な競争を引き起こすおそれがないこと等を個別に審査をすると。その場合には運賃改定と通常の上限改定と同様の算定方式で個別の事業者ごとに査定をいたしますが、人件費につきましては当該地域の標準人件費の10%を超えて下回っているときには労使間で合意があること、もしくは過去2年間に労働関係法令等に違反がないことを確認した上で、その実績を用いる。もしくはその他の場合は標準人件費を10%下回る額で査定をするということ

で、申請内容が収支率100%を下回る場合には不当な競争を引き起こすおそれがあるものとして認可をしないという運用をいたしております。

それから17ページをごらんいただきたいと思います。こちら全国の運賃ブロックで規制緩和前の平成13年と平成18年で運賃水準がどれぐらい変化をしたかということを示した表でありまして、赤く網掛けをした部分が規制緩和前と比べて5%以上運賃水準が下がった区域、逆に青の網掛けが5%以上上がった区域、網掛けのない部分はその範囲にとどまっている区域ということでございます。あと、一番右で下限割れ運賃の割合ということで、札幌Aでありますとか、石川、東京、京浜、名古屋、大阪、神戸・阪神、姫路とありますが、せんだっての改定で石川地区と東京特別区・武三地区につきましては下限割れ運賃はなくなったということですが、その後の申請によりまして徳島で下限割れ運賃が追加をされたということになっておりまして、現在下限割れ運賃認可がある区域は92地区中、7地区ということになっております。

次に運賃査定方式についてですが、26ページをごらんいただきたいと思います。我が国におきます現在の主な公共料金の設定方式等についてということで、電気、都市ガス、鉄道、乗合バス、タクシー、水道におきましては総括原価方式が、電気通信におきましてはプライスキャップ方式が、あと国内航空につきましては届出制ということで運用がなされております。

27ページに公共料金の設定方式、特に総括原価方式とプライスキャップ方式についてのメリット、デメリットの比較というものをまとめさせていただいております。総括原価方式につきましては、効率的に事業が行われた場合に要する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と。片やプライスキャップ方式は外生的な数字に基づいて価格の上限を定め、事業の効率化を促すと。例えば、料金の平均水準の変化率が物価上昇率から、当該事業の生産性向上率を控除すること等により設定される料金改定率の上限までの範囲内であれば、事業者は自由に料金改定できると。こういう方式になっております。総括原価方式のメリットといたしまして、算定の根拠が比較的わかりやすい、事業者の過大な利益・損失を生じない、消費者が過大な料金負担を負わない、設備投資、必要経費の支出への誘因が働くといったメリットがある一方で、コスト削減の誘因が働かない、適正な原価判断が難しい、査定・申請コストが大きい、経済情勢の変化に応じた料金設定が難しい場合があるといったようなデメリットがございます。あとプライスキャップ方式につきましては、事業者の費用削減のインセンティブが働くということと、運用が比較的容易で規制コストが小さい。ただし、X値の設定でありますとか、そういった諸調整により、こういったメリットが失われることがあるということでもあります。あと、事業者が料金設定上のフレキシビリティが与えられることにより、効率的な料金体系が実現されると。デメリットといたしまして、当初の上限値、X値の設定に技術的困難があると。それからサービスの質の低下や、投資誘因の減退が生ずるおそれがある。事業者が複数の市場分野を有する場合に市場間で差別的な価格が設定されるおそれがある。あと事

業者に過大な利潤をもたらすおそれがあるといったようなことが一般的に言われております。

最後に運賃改定手続についてですが、35ページをごらんいただきたいと思います。運賃改定につきましては、各運賃ブロックで、最初の運賃の認可申請がありましてから3カ月間受付期間ということで設定をいたしまして、法人全車両数の7割を超えた場合に審査を開始するという事は申し上げたとおりでございます。その後、標準処理期間、5、6カ月を経まして認可をするということになっておりますが、その下に内閣府との協議が一部ございまして、東京地区であれば物価関係閣僚会議付議、人口50万人以上の都市であれば内閣府協議、30万から50万の都市であれば事前連絡、その他事後連絡と、こういったような調整をしておるところでございます。

それから36ページをごらんいただきたいと思いますが、現在の運賃改定の審査手順でございます。まず認可申請につきましては最初の申請から3カ月受付で「70%ルール」にのっとり審査を開始、その後、その右に書いてありますような基準に該当する事業者を除外をいたしまして、標準能率事業者というものを選定をいたしまして、そこで運賃改定の要否を判定をいたします。運賃改定が必要という判断になりますと、原価計算事業者というものをさらに標準能率事業者の中から抽出をいたしまして、そういった事業者の申請をもとに審査を行うということで、上限運賃の決定、自動認可運賃の公示、処分、こういうことになっております。

それから38ページをごらんいただきたいと思いますが、70%ルール、それから幅運賃10%というこの数字の根拠でございますが、70%につきましては従来申請車両数が当該運賃ブロック全体の車両数の50%を超えた場合、個人タクシーを含んでということになっておりましたが、個人タクシーにつきましては原価計算がなかなか難しくて運賃の査定のための原価算定も法人タクシー事業者について行わざるを得ないということでもありますので、法人タクシーのみでそれを運賃改定の開始を判断するという事で、その50%というものを法人事業者の車両数の70%というものに改めたということでございます。

それから10%の根拠につきましては、かつて「同一地域同一運賃」当時同調値上げをしない事業者の存在によって二重運賃が発生していた地区、名古屋、京都等ではありますが、その運賃格差がおおむね10%であったということと、そういった二重運賃地区における低運賃事業者の実績を見ますと、おおむね収支が償われているということから10%の幅であればということで、こういったことになったということでございます。

最後に41ページをごらんいただきたいと思いますが、運賃改定手続の変遷についてということで、平成5年10月以前は同一地域同一運賃、原則としてすべての事業者からの申請が前提、平成5年10月以降は運賃の多様化ということで、申請事業者の車両数合計が当該地域の全体車両数の5割を超えた場合と。その後、平成10年3月以降、今の7割ルールになったということございまして、最後42ページは現在の全92地区運賃ブロックの一覧でございます。

資料の説明は大変はしょりましたが以上でございますので、ご参考にしていただければと思います。あと、タスクフォースの検討結果、取りまとめにつきましては朗読をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【阿部調整官】 それでは私のほうから読み上げさせていただきます。資料の3の3ページからごらんいただければと思います。

それでは読み上げます。

「タスクフォースにおける検討結果

運賃構造規制・上限運賃規制の必要性について

◎主な論点

主に以下の論点について検討を行った。

○タクシーには、大きく分けて、流し営業、乗り場営業・辻待ち、それ以外（電話呼出し等）という三通りの営業形態が考えられるが、それぞれの営業形態において、運賃構造（初乗り運賃プラス距離・時間加算運賃等の構造）に関する規制、上限運賃に関する規制は必要か。必要だとすれば、それはなぜか。

○運賃の多様化が利用者にとって望ましいとすれば、それはどのようにして促進されるべきか。

○運賃規制が必要でない、あるいは緩和が可能だとすれば、それはどのような場合か。その際、留意すべき点は何か。

◎主な意見

上記論点を中心に、主に以下の意見があった。

○タクシーの運賃制度を考える場合、旅行者のようにタクシーに関する情報をほとんど持たない利用者層に合わせた制度設計をするべき。

○少なくとも流し営業や駅待ち営業においては、消費者保護、情報の非対称性の観点から、運賃構造に関する規制、上限に関する規制は必要ではないか。

○あらかじめサービス内容、運賃等に関する情報が利用者側に十分提供され、利用者がそれをもとにタクシーを選択できる環境であれば、運賃を規制する必要性はなくなるのではないか。

○電話呼出しによる利用の場合も情報の非対称性の問題は存在するので、完全に自由な運賃を認めることは困難ではないか。

○タクシー営業を流しとそれ以外に分けて論じることが、実態に即しているとは言えない。実際はそれらが混在しており、区分して論じることには現実性、合理性がない。

○営業形態の如何にかかわらず、過度な運賃の多様化は、過剰な運賃競争による運転者の労働条件の悪化、輸送の安全やサービスの低下を招きかねないという点も踏まえるべき。

○タクシー運賃の中には、通常初乗りプラス加算運賃という運賃体系の他に、時間制運

賃、定額運賃等があり、利用形態に応じてこうした運賃の適用が可能という点にも留意すべき。

#### ◎タスクフォースとしての議論の整理

[流し営業（乗り場営業、辻待ちを含む）]

○運賃を自由な交渉に委ねた場合、交渉には多大な費用が生じ、円滑な利用ができなくなる。また、運賃の構成要素については、一般に、利用者よりもサービス提供側が多くの情報を有している。このような状況下で、運賃決定を自由な交渉に委ねた場合、利用者が不当に高い運賃を負担させられる場合もありうる。

このため、円滑な取引、利用者保護のために、①事前に決定された運賃体系に基づく運賃の収受、②利用者を問わず一律に適用されるメーター表示による運賃収受を担保する制度が必要である。

○運賃体系が事前に決定されていたとしても、複数の運賃体系があり、いわゆる「追い抜き」が生じる等の場合、利用者は、目的地等との関係でどの運賃体系が自分にとって有利か判断することは困難。

したがって、追い抜き禁止等の運賃体系に関するルールが必要である。

○流し営業においては、利用者は、不確実な状況の中での選択を迫られ、高い運賃でも利用せざるを得ない場合が多い。

したがって、利用者保護のために、運賃の上限額の規制が必要である。

○上記の点は、選択が困難という意味で、乗り場営業・辻待ちの場合も基本的には同じ構造があてはまる。

○なお、上記のような条件の中においても、利用者が選択可能な状況の中での多様な運賃の存在は、利用者利便に適うものであり、利用者に対する情報提供の充実を図ることとあわせ、多様な運賃に係る利用者の選択性の向上の可能性は検討する必要がある。ただし、運賃の多様化は、地域によっては、低額運賃競争を惹起し、労働条件の悪化等事業の疲弊を招きかねない要素をはらむものであり、地域特性や多様化の範囲等について慎重に見極めつつ検討することが必要（例えば、地域特性に応じて上限と下限の幅を変えるなど）である。

[上記以外の利用形態（電話呼出し等を想定）]

○電話呼出し等の場合、事前の情報収集とそれに基づく利用者の選択が十分に可能であれば、理論上、規制は不要又は緩和が可能という考え方もあり得る。

○ただし、以下の点に留意しつつ、十分な検討が必要であると考えられる。

- ・流し営業等と同一の車両が対応している場合、営業形態により運賃が異なることで、利用者に対し恣意的に適用運賃を変えるなど、運賃認可制度がなし崩しになる、利用者が不利な運賃を適用される、などの事態が生じないか

- ・電話呼出し等であっても、現在の利用の実態としては、必要なときに呼ぶという形態が

一般的であり、また、運賃の事前の予測は困難という事情は流し営業等と変わらないことが多いため、事前に十分な情報提供が図られない場合には、自由な運賃設定の中で、利用者が合理的な選択を行うことは困難ではないか

○いずれにしても、消費者保護の観点からも、運賃をはじめとするタクシーの利用に関する情報を、消費者に対して事前に十分に提供することが極めて重要である。特に、電話呼出し等の場合であれば、そのことによって、利用者がタクシーを合理的に選択することも可能になると考えられる。このため、運賃に関する情報をはじめ、タクシー事業者による利用者への各種情報提供をさらに充実させる措置について検討することが必要である。

下限運賃規制の必要性について

◎主な論点

主に以下の論点について検討を行った。

- 下限運賃規制は必要か。必要だとすれば、それはなぜか。
- 現在の下限運賃規制の運用方法は適切か。適切でないとしたら、それはどういった点で、どのような見直しが必要か。
- 不当競争防止の観点から、下限割れ運賃につきどう対応すべきか。

◎主な意見

上記論点を中心に、主に以下の意見があった。

○下限割れ運賃のような低額運賃を採用する事業者は、最初のうちは客が増えることもあるようだが、必ずしも他の事業者より1台当たりの稼ぎが多いわけではない。こういう状況で健全な経営が成り立つとは考えられず、安全性やサービスの低下を招いているのではないか。したがって、下限割れ運賃は認めるべきではない。

○下限割れ運賃について、収支が償っているにもかかわらず認可しないと言うためには、相当な理論武装が必要。例えば「上限から10%以下の運賃は一切認めない」というためには、相当の理屈がないと難しい。

○下限割れ運賃の扱いについては、特に行政の現場での対応を考えた場合、下限割れ運賃の認可申請を却下した場合に想定される訴訟等に耐えうるかどうかも考慮せざるを得ない。

○低額運賃の事業者の中には、深夜のみ稼働する、いわゆる「クリームスキミング」を前提として成り立っているところもあるが、24時間稼働を前提にしたら、こうした事業者の経営は成り立たないのではないか。

○いわゆる「企業内個人タクシー」のように、企業としての適切な費用負担を行わないことによって、低額運賃を成り立たせている事業者もあるのではないか。

○タクシーのように人件費比率が非常に高い産業においては、運転者の労働条件を守るためにも運賃の下限を規制することが必要。

○下限割れ運賃のような著しい低額運賃は、長い目で見れば安全性やサービスの面で悪い影響を及ぼしかねないものであり、消費者の利益にもならない。

○下限割れ運賃を採用する事業者に対しては、運賃認可後の事後チェックをしっかりと行うことが重要。

○下限割れ運賃の審査に際しては、下限割れ運賃でも経営が成り立つという「根拠」をしっかりと査定すべき。その際には、人件費のあり方について何らかの規制を行うことも考えるべきではないか。

○現行の運用基準では、下限割れ運賃は適正利潤を含めずに査定しているが、通常の審査と同様、適正利潤を含んだ査定を行うべきではないか。

○独占禁止法の考え方では、原価割れでない限りは不当廉売には当たらないという説が多数説。ただし、市場支配力を有する事業者（シェア等が大きい事業者）の場合等は、原価割れでなくても不当廉売（違法な低価格販売）が成り立つとする見解もある。

○人件費がコストの大半を占めるタクシー事業において、各社の費用構造は大きく変わりようがないのだから、上限から10%の幅の中であっても、健全な競争を行うことは困難。特に地方部では10%という自動認可運賃の幅は大きすぎるのではないか。

○規制緩和後の運賃の多様化は行き過ぎの面がある。自動認可運賃の幅を残してその中で競争を促すことは否定しないが、現在の運用は行き過ぎであり、見直しが必要。

#### ◎タスクフォースとしての議論の整理

○タクシー事業は、地域の状況によっては運賃競争が激化しやすいという特性があるが、タクシーは費用の70%以上を人件費が占める労働集約型産業であり、他の費用の大半は燃料費等の直接的な経費であること、また、賃金は歩合制が主体で、売上が直ちに運転者の収入に影響することから、過剰な運賃競争が行われた場合には、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、安全性やサービスの質にも影響を及ぼすおそれがある。このため、低額運賃に対しては、何らかの適切な規制を講じる必要がある。

○ただし、下限割れ運賃であっても、それが適正な経営の下で、収支相償うものとして実施されるものであれば、これを一律に禁じることは難しいのではないかと考えられる。

○したがって、上限運賃から下限運賃まで一定の自動認可運賃の幅を設け、下限運賃を下回るいわゆる下限割れ運賃については個別に審査する、という運用が、これまで行われてきたところ。

○その際、現在、下限割れ運賃については、個別に原価計算書類の提出を求めた上で、個別に審査しているが、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」についての厳密な審査を行わず、形式的な基準適合性審査のみによって安易に認可をしているのではないかとの指摘もある。

○このため、今後、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」について、他事業の例も参考にしながら、どのような場合に低額運賃が不当な競争を引き

起こすこととなるかについての考え方をガイドライン等の形で明確化し、それに基づく運用を行っていく必要がある。

○このことは、下限割れ運賃に関する訴訟提起等を想定した場合にも必要なことであり、十分な検討に基づくガイドラインの策定が求められる。

○また、下限割れ運賃を採用している事業者の中には、会社として必要な費用負担を行わず、また、適切な運行管理等を行わないなど、違法・不適切な事業形態によってコストを抑制し、それによって低額運賃を成り立たせている事業者もあるとの指摘もある。

○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の把握を行うことが必要であり、それをもとに、審査に当たってのチェック項目等を、上記ガイドラインに基づきマニュアル化するなど、審査にあたっての運用を厳正化する必要がある。

○現在、下限割れ運賃については、原則として認可に1年間の期限を付しており、その間の実績を踏まえ、認可の更新の可否を審査することとしているが、更新の審査においても、審査マニュアル等に基づき、当該事業者の事業が適正な経営の下で成り立っているかどうかについて、厳正に審査する必要がある。

○一方、現在の自動認可運賃の幅は上限から約10%の範囲としているが、これも、地域によっては、健全な競争を超えた不当な運賃競争を引き起こす可能性が指摘されている。このため、地域ごとのタクシー事業の費用構造も踏まえ、健全な競争が成り立つ範囲での幅の設定方法について検討し、地域の実情に応じた自動認可運賃の幅のあり方についても検討する必要がある。

#### 運賃決定（査定）方式について

##### ◎主な論点

主に以下の論点について検討を行った。

○現行の総括原価方式以外の運賃決定方式として、どのようなものがありうるか。また、それはタクシー事業に適用することは可能か。

○現行の総括原価方式の運用には、どのような課題があるか。またどのような見直しが必要か。

##### ◎主な意見

上記論点を中心に、主に以下の意見があった。

○鉄道、バス等がプライスカップ方式を導入していない中、タクシー事業だけプライスカップ方式を導入することに理解が得られるか。

○プライスカップ方式をタクシー事業に適用することは技術的にも実務的にも難しい。現実には総括原価方式かプライスカップ方式ぐらいしか選択肢がないとすれば、結局、総括原価方式について、インセンティブの強化等の改善を検討するしかないのではないか。

○プライスカップ方式か総括原価方式かの二者択一にこだわらず、経営効率化インセン

ティブ等に資する運賃規制のあり方として、何かアイデアがないかを考えるべき。

○料金規制がかかっている産業は大体が独占・寡占産業。一方、タクシーは競争産業であり、本来的には、総括原価方式もプライスカップ方式もタクシー事業にはなじまないのではないか。

○現行の総括原価方式に組み込まれたインセンティブ措置がうまく機能しているのであれば、平均レベルに達しない事業者は最終的に淘汰されることもありうるはずだが、そうならないとすれば、必ずしも現在のインセンティブ措置がうまく機能していないということではないか。

○総括原価方式による事業者の淘汰が進まないのは歩合制賃金が一因だが、タクシー事業において歩合制賃金を否定することはできない。退出の仕組みは、運賃規制以外の仕組みとして考えることも必要ではないか。

○総括原価方式は人件費比率の低い装置産業を想定した方式なので、タクシー事業で適用した場合に無理が出るのではないか。

○歩合制賃金のあり方にまで介入することは困難。歩合制を前提として、総括原価方式の中にいかにインセンティブを入れていくかという方向で検討すべき。

○タクシーで総括原価方式を採用する場合は、歩合制賃金という賃金構造を前提に原価算定方式を考える必要があり、現行の運用はこの点で見直しが必要。

○総括原価方式において、人件費の査定方法を歩合制賃金に配慮したものに見直すことは必要だが、その代わりに事業者の経営効率化を促す仕組みを入れないと国民の納得は得られないのではないか。

#### ◎タスクフォースとしての議論の整理

○現在、我が国の公共料金の設定方式は、基本的に総括原価方式かプライスカップ方式によっている。料金規制の必要性の論拠は産業によってさまざまではあるが、その方式として現に上記の二方式しか存在せず、また、これに代わる有効な方式も現時点では想定できないことから、タクシーの運賃設定方式についても、当面、上記二方式を検討の対象とせざるを得ないものと考えられる。

○プライスカップ方式は、現在、我が国では、電気通信分野においてのみ適用されている。プライスカ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、地域に膨大な事業者が存在する中でCPIの範囲内で自由に運賃設定を認めることの消費者保護上の問題や事務処理上の困難性などから、困難と言わざるを得ない。

○上記のことから、タクシー事業の運賃決定方式については、本来的には、現行どおり、コストを前提とした総括原価方式によらざるを得ないものと考えられる。ただし、総括原価方式には、コストの増加がそのまま運賃改定に反映され、企業の経営効率化が促進され

ないという原理的な問題があり、現にタクシー事業においても、そうした点が指摘される  
ところである。したがって、経営効率化インセンティブを一層強化する方向での見直し  
が必要である。

○具体的には、例えば、実車率について、現在の運用では、実績をもとに査定すること  
となっているが、非効率な車両運用を追認する結果となっている可能性があるため、“適正  
実車率”のような概念で実車率を高め設定するなど、より効率的な車両運用を促す方向  
で見直すことなどが考えられる。

○一方、人件費については、現行のような、実績をもとにした査定では、賃金低下が続く  
状況の中では、人件費上昇を見込んだ改定が困難である。このため、“適正人件費”など  
の形で一定の望ましい人件費水準を設定するなど、労働条件改善という政策的要請が反映  
されうる何らかの見直しが必要である。

○また、その場合は、単なる積算上の“適正人件費”の査定だけではなく、それが実際の  
運転者の賃金に確実に反映されるような措置を合わせて講じることが不可欠である。

#### 運賃改定手続きについて

##### ◎主な論点

主に以下の論点について検討を行った。

○現行の「70%ルール」は適切な運用と言えるか。

○「70%ルール」に代わる適切な改定手続きがあるとすれば、どのような方法が考えら  
れるか。

○その他現行の手続きにおいて見直すべき点はないか。

##### ◎主な意見

上記論点を中心に、主に以下の意見があった。

○運賃改定手続きに係るいわゆる「70%ルール」は、個別申請・個別認可を建前とする道  
路運送法の運用としては疑問もあるが、地域に膨大な数の事業者が存在するタクシー事業  
の特性に鑑みればやむを得ない面もあるのではないかと。

○70%という数値については、地域によっては運賃改定をしづらくしているという面は  
あるが、必ずしも不合理な数値とは言えず、結局は「決め」の問題。70%がいいか、6  
0%がいいかといった議論は本質的な問題ではないのではないかと。

○70%ルールは法的な根拠のない運用であり、独占禁止法上もかなり疑義のある制度で  
はないか。タクシーの特性上、集約的な処理がやむを得ないということであれば、いつそ  
のこと、そうした実態を踏まえた制度を正面から構築すべきではないかと。

○現行の運用は、事業者ごとの個別申請・個別認可の形を取りつつ、事実上は「地域のタ  
クシー運賃」を決める仕組みとなっていないか。そうであれば、地域ごとに運賃決定のた  
めの協議組織を設け、そこで客観的なデータ等を用いながら運賃を決めるという仕組みも

ありうるのではないか。

○運賃ブロックのエリアが大きすぎるために、70%ルールがネックとなって、運賃改定ができない地域がある。運賃ブロックの区割りを地域の実態を踏まえ弾力的に見直す余地はあるのではないか。

#### ◎タスクフォースとしての議論の整理

○運賃改定手続きに係るいわゆる「70%ルール」は、個別申請・個別認可という現行の道路運送法の考え方を前提としつつも、その事業者数等から集合的な処理をせざるを得ない実態に鑑み、やむを得ない運用であるとも考えられる。

○この場合の数値については、運賃改定を困難としない、適切な審査による円滑な運賃改定を可能とする、といった観点から、適切な数値設定が求められるが、現時点で、70%という数値が特段不合理であるとは認められない。

○しかしながら、この「70%ルール」は、運用による措置であり、また、このルールを背景として、事業者相互間や事業者団体の主導で、水面下で同調的な運賃上げのための調整が行われかねないなど、不法行為を誘発しかねないとの指摘もある。

○そこで、タクシー事業においては、個別事業者ごとに運賃を決定することは実態上困難であり、地域ごとに一定の集合的な処理のもとで運賃を決定せざるを得ないとすれば、そうした実態を正面から認めた制度の構築についても検討することが必要ではないかと考えられる。

○たとえば、以下のような仕組みが考えられる。

①各地域において、一定の適格性を備えた団体が、透明な手続のもとで地域の一定数以上の事業者の運賃について協議、決定し、それをもとに運賃改定を国に申請するという仕組み

②各地域の客観的なデータ等を用いながら、必要に応じ利用者等の地域関係者の意見を踏まえつつ、標準的なタクシー運賃（幅運賃）を国において示し、各事業者は当該幅運賃の中から適用運賃を決める仕組み

○したがって、今後、70%ルールという現行の運用を当面維持するとしても、新たな運賃改定手続の導入の可能性についても、引き続き、検討を進めることが望ましい。

○なお、運賃ブロックについては、現在、全国で92地区が設定されているが、必ずしも合理的な区割りとなっていない地域も見受けられるところであり、今後、地域の実態を踏まえ弾力的に見直す必要がある。」

以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。それでは今の説明を踏まえまして、審議のほうに移りたいと思いますけれども、もう既に札を挙げていただいておりますので、佐々木委員からご発言願いますが、どなた様でも続いてご発言を願いたいと思います。どうぞ。佐々木委員。

【佐々木委員】 今回のタスクフォースの議論の整理は予想したとおり常識的というか、多くの関係者がおおむね納得できる内容で、ほとんどコメントする必要がない感じではあります。若干、細かいことですがけれどもコメントしたいと思います。運賃構造規制、上限運賃規制の必要性については全くコメントはありません。下限運賃規制のところですが、前から私は下限割れを認めるなという主張をしてきましたけれども、これは労務費が全体の70%以上を占めて、油代なんかを入れますと、コストの合理化の余地がほとんどない中で下限割れなど起こるはずがないという思い込みみたいなところがありまして、要するにタクシー会社間でのコストの優位性はあまり生じないだろうと。もしそういうところが生じたら、そういう会社は何か変なことをやっているんじゃないかと思ったからですが、ただ適正な経営のもとで下限割れ運賃でも利益が出るという会社に、それを認めないということは理論上通らないと思うんですね。したがって、今回のまとめには賛成したいと思うんですが、ただ下限割れが一番最後のところの○の真ん中辺ぐらいから「地域ごとのタクシー事業の費用構造も踏まえ、健全な競争が成り立つ範囲での幅の設定方法について検討し、地域の実情に応じた自動認可運賃の幅のあり方についても検討する必要がある」と書かれていますけれども、これはちょっとやり過ぎみたいな感じがしました。これは後から出てきます70%ルールと同様、上限の10%というのは決めの問題ということで、これ以上複雑な手続を検討する必要はないんじゃないかという感じがします。

それから運賃決定方式のところですが、当然総括原価方式しかないとは思っていますが、この文章の中でタスクフォースとしての議論の整理のところの○の3つ目ですね。この3行目のところに、「ただし、総括原価方式には、コストの増加がそのまま運賃改定に反映され、企業の経営効率化が促進されない」「したがって、経営効率化インセンティブを一層強化する」、適正実車率とか、適正人件費とか、こういう言葉がつながっていつているんですけども、非常に違和感を感じますね。企業は黙っていても、みずから力でコストを抑えて需要を確保し、利益を拡大したいという当然の経済活動というか、経済努力というものがあるわけですね。ただ、原価を積み上げて、はい、高くなったから運賃上げますなんてことにはならないわけですよ。そういうことをやったら需要が減るわけですから。ですからみんな努力するわけですから、特別こういうふうに何もしないかのごとく表現するのはいかなものか。そのインセンティブのため、適正人件費という言葉なんですけれども、これは非常にわかりにくい、これをめぐってまた議論しなきゃいけないわけですね。適正人件費とは何ぞやということですね。それでなくてもタクシー問題っていうのは一般の人にわかりにくい世界の話のところへ持ってきて、またこの適正人件費なんていうのを出すのはいかなものかなという感じがします。こういうことはやっても大きい影響にはならないし、つまらない作業をすることにつながるんじゃないかなという感じがします。

最後から2つ目のところにこれをやることによって、「労働条件改善という政策的要請が反映され得る何らかの見直し」って書いてあるんですけども、こういうことが実際に

起こるのかということですね。実際には労務費は個別の企業の個別の労使の関係で決まっていって、適正人件費なんかあったって何の足しにもならないんじゃないかなという感じがします。

それから運賃改定手続ですけども、70%ルールですね。これも常識的な結論になっていまして、ただ整理のところの最後2つ目に「現行の運用を当面維持するとして、新たな運賃改定手続の導入の可能性についても、引き続き、検討を進めることが望ましい」と書いてありますけれども、もう検討は私は要らないと思いますね。あれも検討し、これも検討していっぱい検討することが書いてありますけれども、あんまり検討はしても大した役にも立つようなものが出てくるとは思いませんので。以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。これはちょっと具体的な内容に及ぶので、事務局のほうからあれですか、何かご説明等追加点ございますか。あるいはお聞きしておいて、また最後にまとめでも結構ですけども、いかがいたしますか。

【奥田旅客課長】 手続のところですか。

【山内委員長】 今の、さっきの下限の話もそうですし、それから手続の話もそうなんですけれども。

【奥田旅客課長】 じゃあ、タスクフォースの事務局もいたしましたので、ちょっと幾つかコメントさせていただきますが、下限運賃のところ、議論の整理の最後の〇ですね。地域の運賃ブロックごとの費用構造も踏まえ、健全な競争が成り立つ範囲での幅の設定についても検討し云々というところではありますが、こちらについては私どもといいますか、タスクフォースのメンバーの間で議論されたイメージというのは、どちらかというところ、地方のほうが事業者の費用構造もより画一化しているというか、そういうところがあるので、例えば都会部では10%にするけれども、運賃競争が起こりやすいとか、そういった事業者の費用構造がわりと気にしているような地方部では5%にするとか、それぐらいのイメージでございます。大都市部10%、地方部5%とか、何かそんな議論をさせていただいておりました。

それから、総括原価方式のところ、総括原価方式しかないだろうということでそこはご理解いただけたということですが、あと企業が何もしないとっておるつもりはございませんが、やはり何か経営効率化のインセンティブを与えるという意味で言うと、実車率を少し高目に設定をするとか、あと適正人件費というようなものを設定するとともに、今回の一連の運賃改定でもそのような政策的な要請から労働分配率を下げないというシステムの改定をさせていただきましたけれども、それを事後的にチェックするというようなことをしておりましたが、今後も例えばそういった手法において、運賃改定の効果がきちんと労働条件の改善等に反映されるということをチェックしていこうという趣旨でここは書かせていただいております。

あと、運賃改定の手続につきましては、どちらも独禁法との調整等も必要になる場合も考えられますし、ということなんです、一応①②といったようなことについて今後、特

に可能性も含めて議論はしてみたいと思っておるところでございます。

【佐々木委員】 よろしいですか。

【山内委員長】 どうぞ。

【佐々木委員】 いいんですけども、このタクシー全体の問題を議論するときに、やっぱりあれもこれも細かくってというのはどうかなと私は思っているわけです。ここに書いてあるようなことは私はあまり大した問題じゃないと思っているんですけども、むしろ数量規制をどうするかということのほうがよっぽど大事でしてね。価格も同一価格でいくのか、10%の中に入れるのか、下限を認めるのか、認めないかということのほうがはるかに大きい問題であって、10%を5%にする、地域別にどうするかなんて議論は何かどうでもいい議論なような、済みません。

【奥田旅客課長】 確かに下限を認める以上、10を5にしたって下限が出てきたらそれまでじゃないかっていう議論もあろうかと思えますけれども、一応そのような趣旨でタスクフォースで議論があったということでございます。

【山内委員長】 済みません、やっぱりちょっと時間をとりますね。何かこういう話を伺ってから、後でまとめてコメントいただいたほうがいいのかもわかりませんが。最後のあれですが、70%ということは独禁法との関係、ちょっとグレーゾーンがあるので、やっぱりそれは検討というのは少し必要なのかなというふうに思っています。それからもう1つ前の総括原価のやつは、これは物価安定政策会議のほうでそういうようなことが言われたので、ここでこう答えていると、こういう面もあるわけでその辺もちょっとご理解いただければと思います。済みません、藤井委員どうぞ。

【藤井委員】 今回のタスクフォースのご議論で料金の問題、非常に難しい問題をいろいろな多面的な視点からおまとめいただいて、議論、非常にすっきりできるのではないかなと改めて感じました。大変ありがとうございました。

これを拝見しながら改めて2点ほど申し上げたいと思います。1点目は前回発言申し上げたこととかなり近いんですが、今回改めてこの議論を始めるに当たって、前提として非常に重要な論点になるかなと思う点を1つ申し上げたいと思います。

まず、先ほども佐々木委員のほうからお話ございましたが、台数の問題ですね。もし仮に、台数を完全に自由化している場合には選択性が非常に高くなりますので、さながらスーパーマーケットでインスタントラーメン買うか、インスタント焼きそばを買うかを自分で勝手に選べるようないわゆる市場マーケットの選択性の、そういう市場ができ上がりますので、料金格差というのがあっても構わないという議論になってしまうと思うんですね。ところが、これはもう何度も繰り返し議論してきたように、台数を自由化するということは、何度か申し上げたんですが、共有地の悲劇が起こって結果的に社会的に皆が損をすると。安くしている人も損をするし、増やしている人も損をするという、全員が損をするルーズ・ルーズの関係になるということも何度も議論があったところです。ですので、まず大前提として、台数の規制が、ある程度台数の調整が存在しているという想定で運賃

の議論をするというのが第1前提なのかなと思います。今日のタスクフォースの議論を拝見する感じ、そういう前提でご議論いただいたのかなという印象を受けたんですが、改めてその点は共通認識として我々一人一人が心の中に持っておくといいのかなと思いついて、改めて申し上げた次第でございます。

2点目なんです、これも議論を進めるに当たっての基本的なスタンスで、これも既にタスクフォースの議論の中で十分これが反映されていると思うんですけども、どういう方針で今回ご議論されたかというところ改めて解釈するときにかう考えたらいいかかなと思いついて2点目申し上げたいと思います。第3回のときに、横断的視点、タクシーをめぐるこれまでの議論と今後の論点ということで、横断的視点ということで利用者、労働者、経営者、地域経済、地域社会などさまざまな視点から地域ごとの特性を踏まえつつ、新しい制度の考え方を考えていきたいと思います。これを我々共通認識で持っているはずのところでございます。したがって、今から申し上げるのは下限割れ運賃の問題なんですけれども、やはりこの下限割れをどう扱うかという点（上限割れの問題はほとんど問題はないのかなと思うんですけども）、この下限割れをどう考えるのかということが、今後のタクシー行政、日本のタクシーのあり方を考える上で極めて重要な論点になるかと思いついて。もし仮にこの我々のこの議論が単にマーケット内部の消費者のことだけ考えるのであるならば、安けりゃ安いほどこれはいいというようなことは、もう間違いないところでありまして。しかし、この安けりゃ安いほどいいということにしたときに、どういう社会的なデメリットが生ずるかという論点が極めて必要になってくる。この点については、今回の第3回の横断的論点で我々が共通認識として持つてはるはずなんです。どういうデメリットが生ずるかという点についても既にタスクフォースの中でご議論いただきましたように、例えば事業から行きますと、ドライバーからすると自分の賃金が減ると。賃金が減るので時間を延ばす。時間を延ばすので、長時間運転が出てきてどんどん危なくなると。危なくなると利用者にとってもこれはもうデメリットが出てくると。ちなみにさらにそれをマクロに言うと、非常に危険なタクシーがたくさん走っている地域というのは地域モビリティとして公共交通政策としてこれ、大問題であります。

さらにほかの経営者の方にとっても、これ過当競争が当然起きてくると。過当競争が起きてくるとこれ経営難になってきますし、あるいはそれでそういうような形で運賃がどんどん過当競争で下がってくると、ドライバーさんが逃げていくという形でタクシー業界自体が疲弊していつて、結局高齢化していつてまた危険になっていくという、もう何度も議論したような問題が出てくるわけでありまして。こういう社会的デメリットと、消費者が100円とか数十円安くなってよかったなあというこの社会的厚生とをはかりにかけてどっちがでかいのかという視点で議論をしたときに、我々はどういう規制を考えるのか、という形で考えるべきところであると思いついて。

先ほど佐々木委員もおっしゃったように、この6ページで「適正な経営の下で収支が

ゃんとあるんだったら、一律に規律は難しいのは」、これについては私も非常に納得いたします。納得いたしますが、それを適正かどうかということをきっちり考えるときに、どなたかにご迷惑をおかけしていないかということをごきちんと把握することが必要であると。どなたかというのは何度も申し上げますが、労働者、ほかの経営者、地域経済、地域社会であります。こういういろいろな組織に対してご迷惑をおかけしていないかということをごきちんとチェックできる機能が運輸局として提供できるのであれば、こういう運用でも結構だと思えました。しかしながら、物理的にそういう運用が難しいということであれば、運用として下限割れ運賃は禁止するというのも十分あり得る範囲ではないかなと思えます。これは運輸局側の体制がどこまで整うかという議論であると思えます。もしも下限割れ運賃をある程度認めた上で、その上でどういう規制を考えるかと、審査するかというときに、7ページの2つ目の○ですね、今後、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」について、他事業の例も参考にしながら考えていきたいと思います。この「不当な競争」について議論できるものというのは不当な競争だけであって、それ以外の今申し上げた時間が延びるとか、労働者が困るとか、時間が延びて安全じゃなくなるとか、それによって地域モビリティがおかしくなるとかという論点が、「不当な競争」に関する議論に、十分吸収されるかどうかというところは、これまた十分議論していく必要があるかと思えます。

いずれにしても、この第3回で決めた横断的視点というものを十二分に踏まえた上でこのタクシーの問題をごきちんと考える必要がある。その上で、それとともに、運輸局側の実際の実務的な体制がごきちんとあるのかどうかということもごきちんと考えながら、この横断的視点にとって考えていくということが重要ではないかなということでもあります。

以上、基本的な議論のスタンスを今2点ほど申し上げます。以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。政栄委員どうぞ。

【政栄委員】 うまいことまとめていただいているなあとは思いますが、佐々木委員の発言等々を踏まえながら、若干意見を申し上げさせていただきたいと思えますが、まさにこの70%ルール、10%の上下限の設定、こういったものについては、このデータ集38ページでうまいことこれもまとめていただいているな、整理されているなと思われているわけですので、ただ私自身のスタンスから申し上げますと、やっぱり運賃に関しては「同一地域同一運賃」であるべきという基本的な考え方を持っておりますけれども、しかしそれを百歩譲ってもこういう上下限ゾーンという考え方、そしてそれを逸脱する、踏み出すということについては反対をしていきたいなと思えます。

なぜということについても、資料集等と、それからまとめの中にも意見として触れていただいている部分もありますけれども、まずタクシードライバーの賃金構造について、歩合制をやむなしというふうな論点で組み立て直すとするということであるとするならば、どうしてもしわ寄せがそういったところに多くかかる。ですから適正人件費というのは常に企業にとっての適正人件費と、生活する上での適正な人件費を賄うということとは相

当にギャップがあるということをもっと申し上げておきたいと思います。

それで、触れていますように、適正人件費の中で、それからゾーン割れ運賃ということについてもここで触れていただいておりますけれども、ゾーン割れって、なぜ我々がそれに反対するかについても、出された意見の中で触れられておりますが、基本的に約80%が人件費、今の賃金構造を変えない限りはという前提でありますけれども、80%弱が人件費ということになっております。残りの20%の中で減価償却、油脂代等々、これを賄っていくということについては、どれだけの合理化の幅があるんだろうか、キャパがあるんだろうかっていうことをまず考えていきたいと思います。ですから、賃金構造を歩合制も含めて是とするならば、そのところは適正なものを守っていくためには最低限そのところは数値的に見ていかなければいけないはずだと思っているわけですし、ただそれをクリアするやり方というのは幾つかあるわけで、1つはせんだっての議論の中でもありますように需給の問題をどう捉えていくのかという問題ですね。これが供給調整がきちんとあって、そして日車営収、1人当たりの営業収入が確保できるような、そういった状況になってくれば、おのずと人件費分配率等についてもそこは調整が可能になってくる。しかし、現時点において、下限割れで走っている事業者、また下限で走っている事業者を踏まえても、そのところがほんとうにマーケットの中でシェアを拡大しながら労働条件にもほんとうにいい影響を与えているとは我々認識、理解をしておりますので、それらについての、もしそういったところが他を圧するような労働分配率が可能なんだというのであれば、そういったことを具体的にこれは示していただきたいと思います。

それから、安全の問題、その他についてもやっぱり行き着くところが労働条件にすぐしわ寄せされるようなこの構造を何とかしなくては問題あるよね、というのがこれまでの議論だったと思いますので、やっぱり適正人件費の確立、その積算というものについては考えていただきたいと思っております。

それから、触れていますように、後段のところ、11ページの2つ目の○の①、②で大枠の整理を、例えばということでもありますけれども、整理をしていただいております。これは、ある意味でやっぱり地域地域の住民感情、認識、それからその地域の中でタクシーがどういう位置づけで走っているか、こういったものについては、各地域それぞれ違うんだということを、やっぱりこれはこれまでの議論の中でもあったとおりであります、それを一律にばさっと70%がいいのかどうかという話は別として、地域の中で考えられる仕組み、そしてそれが地域の中でやっていけるような仕組み、こういったことに変えていく。そしてでき得るならば、そういったことになってきますと当然上限を超えるような運賃もないかわりに、下限を超えるような低額運賃もないということになるわけでありますので、そういったようなことを地域の中で議論をし、決めていけるような仕組み、こういったことをぜひ考えていただければと思います。以上です。

【山内委員長】 それでは、今村委員どうぞ。

【今村委員】 事前に見させていただきましたけれども、私の頭ではちょっと難解です。

非常に難しい方向を出したなという感がいたしました。今回までいろいろ議論をしてきたんですけれども、運賃問題で私なりの意見を言いますと、運賃の認可制は維持すべき。総括原価主義、これはこれ以外ないであろうと。ただ、労働者の労働条件という問題でいいますと、少なくとも社会的水準の、あるいは人並みの賃金や労働条件が担保され得る、あるいはその水準に達し得るようなものが査定の中に、やはり盛り込まれてそれが現実的に実行されるということが求められるのではないかと思います。さらに同一地域同一運賃制。私はこの点についていいますと、何でこの言葉が1つも出てこないのかと、非常に疑義を感じました。といいますのが、ロンドンとか、ローマとか、ニューヨーク、主要な大都市すべて同一地域同一運賃制の制度がとられているわけですね。そこで不都合が起こっているわけでもありませんし、安心安全な輸送という面においても、それに携わっている労働者の賃金や労働条件という面でも一定のものが確保されている。そういう面では反面見習うべきモデルだなと考えているわけです。同一地域同一運賃制というようなものは全く話にならん、だめだというのであれば、少なくとも結果としての同一地域同一運賃が可能となるような運賃制度にするべきであると思います。

それはどういう意味かといいますと、今、上限運賃制をとっているわけですが、パリも上限運賃制ですけれども、結果としての同一地域同一運賃になっているわけです。だからそれはやはり一定の地域の中で、同じ運賃で輸送をされているということというのは、私はやっぱりそれなりの根拠というものがあるんだろうと思うんです。そして、それがまた、“いや、そうであってはならないんだ。選択の自由はどうしてくれるんだ”。それから“私たちだって選ぶ権利があるんじゃないか”。“高い運賃、低い運賃があってもいいのじゃないか”という意見が必ず出てくるわけなんですけれども、先ほどからも出ていますように、じゃあ安ければいいのかと。やはり労働者の賃金・労働条件、権利問題も含めまして、適正なコスト、絶対にそれを保たなければならないもの、対価というものはあるわけですから、下限割れなんていうのはとんでもない話です。むしろそういうことをやるよりも、低い、高いを言うのであれば、やはり片方に車の台数の関係で適正な実車率に近い水準のものが担保されれば、運賃値上げ、運賃値上げなどというようなことをやらなくても、利用者・国民に負担を押しつけなくてもやれる条件が現実的に存在をしているわけです。ですから、いわば運賃の水準問題を考えるときには、片方に台数の問題があり、そして運賃の水準の問題があり、当然これは負担能力もあるわけですから、そういうバランス論の中で決定されていく、そういうものだと思っています。そういうことを念頭において作業していただくということが重要なのかなと考えます。ここに、適正実車率を高めて云々という記述がありますけれども、逆に言えば事業者団体が運賃値上げをするときに、適正実車率に近い一定の実車率を示して、それに達しなければ認めなければいいじゃないですか。その水準に達したら認めるというのも一つの手法でしょう。それはより効果がある運賃改定として活きるという問題もあろうかと思うんです。

最後ですけれども、この資料の中にもありましたけれども、55年の7月ですか、同一

地域同一賃金制が戦後採用されて、通達ということで93年まで続けられることになったわけです。55年には不況でもあり、非常に大量増車の中で供給過剰になったということもあって、当時もやはり新規参入・増車ストップの通達が出されて、どちらかという、今の状況とちょっと似ているなという部分もあるわけです。そのときに起こった事態の反省を含めて同一地域同一運賃制というものが確立されているという経緯も見ますと、そっくりそのまま同じやり方に戻れというつもりはありませんけれども、今、論議をしている運賃制度のあり方なり、その仕組み問題というのはそのときなりの理念といたしますか、趣旨っていたしますか、それを反映させる、活かすということのほうが、私はより効果的なのかなと思っています。ですからあまりこの運賃の中にいわゆる競争性を持ち込むというのはいかがなものか。競争というのであれば別の形での業者間の競争をさせればいい。それこそ事業拡大の問題や、いろいろないい面でのサービス競争。そういうことに対する取り組みというのが求められているのではないかと考えております。

【山内委員長】 それでは、関委員どうぞ。

【関委員】 私は、常に乗る側からの発言をさせていただきたいと思うんですけれども、やはり今回の今日の検討結果を踏まえて2つのことを申し上げていきたいと思っています。

1つは、やはり経営者、それと会社規模が違うということであれば、私は運賃の幅というものはあってしかるべきであろうと思っています。先ほど意見を言っていたんですけど、それは対消費者向けのある意味でのサービス競争という部分で言えば、やはり運賃が消費者向けのサービスの1つとしてとらえておりますので、そういった意味では、経営努力をされているところの企業が一定の幅で競争力のある料金をお示しをいただくということを拒むという必要は私はないのではないかと思います。ですから、ある意味では、幅を持った形での経営努力をぜひしていただきたいと考えています。消費者から見れば、個室で、さらに命をお預けして乗っておりますので、安ければ安いほどいいとは思ったことはないですし、ほかの一般の消費者の方もそうは思っていないと思います。運転者の方がしっかりと生活をされ、経営も安定して、いいサービスがその地域に残るような形での経営と運賃の設定をいただくということは重要だと思います。ということは、経営者が違い、会社の規模が違い、車の車種が違ったら、やはりそこには何らかの差が生まれてきて当然と私は見ておりますので、そういった意味では下限上限の幅というのは、これちょっとよくわからないんですけれども、やはり一定の経営努力ができる幅というものを残した形での運賃設定をしていただくということは残していただきたいと思います。

それともう1つは、今日70%ルールというのを聞いて、いろいろ不思議だなと思ったんですね。70%になるまでに、だれが言い出して、どの形で決めていくのか。これ、私は1回も、そうか、これ国土交通省が勝手に決めて出しているのかと思ったら、そうじゃないんですね。地域が70%まで達して申請をするということはだれかが言い出して、だれかが決めてるんですね。例えば去年の12月に運賃改定されて、そのときの条件が、

たしか労働者側の待遇を改善していただくという約束で運賃を改定していただいたと思うんですけども、果たしてそれが結果として履行されているのかどうかというのは、ひとつ私たちから見ると、非常に不思議な部分であります。そういった意味では、運賃改定手続の透明性を確保していただきたい。それと、消費者が意見を言える場というのはどこで言えるのかというのを今回全然議論されていません。私たちは言いたいです。その金額にする理由と、根拠と、なぜそういうふうに決めていくのか。それでその地域のタクシー運転者さんがどこまで賛成しているのか。逆に言えば、先ほど言ったように、幅を持たせるということとはなぜ7割までに統一しなくちゃいけないのかという部分で言えば、この方式と7割というのは全く整合性はとれていない制度の1つに、今日初めて感じましたので、ある意味では運賃改定手続のところは、最後に少し提案もなされていたように、やはり公共性、透明性を踏まえた上で決めていくという仕組みを新たにつくっていただきたいなど感じています。以上です。

【山内委員長】 安部委員。

【安部委員】 お手元に、私が行いましたアンケート調査の結果についてお配りしておりますが、実は項目的にはもう少し別の項目も実施したのですが、今日の議論に関係するものに限定をして、お手元にお出しをしております。

それで、最後のところのページを見ていただきたいのですが、特に下限割れ運賃によって地方でどんな影響が出ているかという問題で、お読み取りいただいたらわかりますように、やっぱりかなりの影響が特にドライバーに対して出ているという結果になっています。冒頭佐々木委員が言われましたように、私も下限割れ運賃はまずいと思っておりまして、下限割れ運賃は認めるべきではないという意見なのですが、ただ、この6ページのところの下から2つ目の○にありますように、収支相償うものとして実施されるものであれば、一律に禁じることは難しいという、私も研究者の端くれですので、こういう理屈を立てられますと、まあそれはそうだなということになりまして、それからあと、訴訟が起こったときにどうするか言われますと、確かになかなかしんどいものがある。ですので、極めて、その辺が折衷的なこういう案になっています。現実問題として、やっぱり下限割れというのは佐々木委員も言われたように、かなり無理があると思っていますので、ガイドラインを作って、下限割れを簡単に認可しないような実質をつくっていったほうが、むしろいいのではないかというようなことで、結局こういうまとめ方に私も賛同しました。

それから、関委員の言われることは非常にもっともなことでありまして、消費者がどう参画をするのかと。タクシーというのは非常に地域的特性がありますので、今回それをクリアするための1つの考え方として11ページの下から○3つ目、上から2つ目の①、②という案が出まして、佐々木委員からはこれについてはいかがなものかというご意見があったのですが、むしろ私はこれが地域の実情に合っていて、新しい仕組みとしてあり得るのではないかと思っています。むしろこういうことをしたら、現状がよりいい方向に行くのではないかという評価をしておりますので、少しそこはご理解をいただければと思って

おります。

【山内委員長】 ありがとうございます。では松田委員どうぞ。

【松田委員】 私も、その下限割れのところと、70%についてなんですけれども、安部先生に言われてしまいましたけれども、この下限割れを禁止ということについては、確かに訴訟に耐えられないような気がするんですね。国交省は結構裁判でいろいろ負けていますので、そこはやっぱり気を使わないといけないところで、多分違憲訴訟になっても勝てないんじゃないかな。そういう気がします。それで、70%ルールの方なんですけれども、これもやっぱり独禁法との兼ね合いでかなり難しい問題をはらんでいるような気がします。現実的にはこういうやり方しかないような気がするんですけれども、これもこれをテーマとして裁判を起こされたときに、勝てるかなという気がするんですね。それで、こういう改善をお考えになられているんだと思うんですけれども、この「一定の適格性を備えた団体が、透明な手続のもと」というのが、ちょっともう一つびんとこないの、後でどういうものであるか、ご説明いただければ幸いです。以上です。

【山内委員長】 後でいいですか。

【松田委員】 ええ。後でいいです。

【山内委員長】 じゃあ、富澤委員、どうぞ。

【富澤委員】 タスク委員の皆さんの中で、かなり幅広く議論を熱心にされて、問題点を十分整理していただいたということで、全体的には納得のいくものだと受け止めています。1点だけ細かいことをお伺いしたいのは、タクシーの営業形態を3つに分けてあるんですね。流しと、乗り場営業、辻待ちというんですか。それとその他と分けておるんですが、この検討結果の中で、電話呼び出し等のその他の営業形態というのは別に特出されている。その中には規制は不要という意見もあるし、十分な情報提供というのは前提になっておりますけれども、ちょっとニュアンスが違うような書き方がしてあるものですから、何かこれについては、少し運賃の多様化というんですか、幅を持たせてもいいんじゃないかという議論がかなり行われたやに受け取れるんですね。そのところはそういう議論だったのかどうなのか。これからやっぱり携帯電話とかGPSの普及によって、家庭でタクシーを電話で呼び出して利用するというのは、消費者にとっても非常に便利ですし、これから増えていくだろうと思うんですね。1つの好ましい形態であろうとも思うわけで、そのところをどう考えるか。結論的には非常にあいまいに書いてありますけれども、そのところの議論と、それから今後そういうことが可能なかどうなのかということも含めて、タスクフォースの議論をもう少し詳しく伺いたいということです。

【山内委員長】 じゃあ、これも後でまとめてよろしいですか。

【富澤委員】 はい。まとめて。ええ。

【山内委員長】 はい。じゃあ、待鳥委員どうぞ。

【待鳥委員】 先ほど、適正人件費のことで異論が出ましたけれども、運賃改定方式として、運賃の決定方式として総括原価方式をとる以上は、タクシーの賃金が歩合給で、し

かも人件費率75%を占めているという、コストの大部分を占めている人件費が歩合であるということを考えれば、やはり適正人件費という考え方をとらえないと、これからの運賃の改定というのは非常に難しいという状況になると思います。現実はこの12年間、ほとんどが歩合給になった中で、どんどん営業収入が下がるに従い自動的に賃金が下がってきたために12年間運賃改定ができなくて、今回の運賃改定でそれを改め、人件費率を下げないということを前提に運賃改定をいただいたわけです。その考え方を入れて初めて運賃の適正化というのは可能になると思っていますので、ぜひ適正人件費ということについて理解いただきたい。

それから、やはり地域で利用者代表も入れて、運賃のあり方から水準についてきちっと議論をしていくということは非常に大事なことじゃないかと思うんですね。その結果として、同一運賃に収斂をしていくということであれば、そういう選択肢もあると思うんですね。多様化がすべてではなくて、やはり地域の利用者を交えた中で同一地域同一運賃ということで合意ができる、そういう選択肢はあってしかるべきだと思っています。個人としては同一地域同一運賃が最も望ましいと考えますけれども、事務局からの説明のとおり議論経過の中でそういうことで賛成をいたしました。

【山内委員長】 ありがとうございます。じゃあ、よろしゅうございますか。大体一通り……。あ、どうぞ。

【木村委員】 個人タクシー協会の木村でございますが、ちょっと運賃でお話をさせていただきます。今までの議論の中で、我々個人タクシーの業界というのは事業者4万数千人いますので、運賃についてもいろいろな考えがあるんですが、同一地域同一運賃という考え方を志向している方がほとんどだろうと思っています。先生方から見ると、それは業界エゴだということになってしまうのかもしれないんですが、今の状況を見ますと、この業界で働く人たちが食える状況じゃないというのはほぼはっきりしているんです。ですからこういう中で、無秩序な運賃競争、これはもう絶対に排していただきたいということなんです。これは社会的にも、利用者の方々に理解を得られる状況だろうと思っています。今、問題になっている下限割れ。これについては、先ほど松田先生のほうからおっしゃられましたけれども、法的な問題。訴訟に耐えられるかという問題。我々のほうもそこはちょっと難しいんでよくわかりませんが、しかし節度が必要だと思うので、我々やはり百歩譲って、どうしても同一地域同一運賃ではダメということで進むのであれば、やはりせめてゾーン内というようなことでやっていただいたほうが、社会的な支持は得られるんじゃないかなという気がします。

ちょっとこの場では、レベルの低い話になってしまうんですが、実は我々の業界のある団体長さんの意見が業界紙に掲載されていたんですが、この方のお父さんは床屋さんだと。「職人かたぎ」というタイトルで出しているんですが、この中で床屋さんは4,000円から1,200円までの料金の、整髪料の幅があると。このお父さんは頑固で絶対に値下げしないんだというようなこと言っているんですが、実は床屋さんがこういう幅があっても、

それは1,200円でも4,000円でも、手を抜けば済む。ところがタクシーっていうのは、じゃあ手を抜いて何かして値段を下げていいのかどうなのか。そうじゃなくて、これはやはり安全安心を担保するためにはどうしても最低限やることは全部一緒だということだと言いたいのだと思うのです。あとは、例えば個人タクシーでとんでもないのがいまして、1,300万の車を買ってやっている人もいます。で、同じ値段です。710円。それから30万円の中古車を買ってやっている人もいます。これも710円。こういうのもやはり問題にしていかなきゃいけないと思っているんですが、いずれにしても運賃料金にしてはやはり一定の競争下においても節度はどうしても必要だと。これもやはりそこで働く人の賃金、生活を守るということであるし、また安全安心も担保することだと思っているので、ぜひひとつそういう方向で議論していただきたいなと。

それから、ちょっと余計なことですが、今日の資料の中に、5ページですけれども、一番下のほうですね。「いわゆる『企業内個人タクシー』のように」と、また企業内個人タクシーが出てきちゃったんですが、前任の原からもお話ししたんですが、ぜひひとつ、この「いわゆる」とついても企業内個人タクシーっていうのはぜひ何か別のテクニカルタームを使っていただいて、ぜひ行政さんのほうに何か技術語を考えていただきたいなと思います。これは何か個人タクシーが企業内であるみたいな、ひとり歩きをしてしまうというようなこともありますので、どうかひとつここはお考えいただきたいなとは思っております。それからもう1つ最後に、個人業界で一番困るのは、運賃料金、今自由ですね。ばらばら。大阪でもワンコインなんていって、ほんとうに下限割れも甚だしい運賃が出ています。多分、大阪の運転手さんはほんとうに困っていることだろうと思うんですね。この中で、同じ個人タクシーの表示灯をつけていて、運賃がばらばらなんですね。これ利用者利便になるんだろうかと。我々はいつも不思議に思うんですね。お客さんが乗るときに、法人タクシーだったら表示灯見れば、あ、ここはどこの法人タクシー、幾らだというのがわかるかもしれませんが。個人の場合ですと、乗ってみないとわからないということが起こりうる。確かに横に基本運賃が張ってあります。ですけど、乗ってみないと表示灯見たんではわからない。ちょっと付随的なことですが、同じ個人タクシーであっても運賃料金が変わるのであれば、別の表示灯をつけさせるとか。つまり利用者利便から言っても、そのぐらいのことをやっていけば、もう少し組織としてほんとうに運賃料金がどうなのかというのを、団体としてもうちょっといろいろな方向で手が入られるんじゃないかなと。独禁法に触れようということじゃないんで勘違いしないでいただきたいんですが、そういうことでいろいろ個人タクシー業界も苦勞しているというのだけひとつご承知おきいただければなと思っております。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。そのほかにいかが。それで時間の関係もありますので、ちょっとこの辺で一たん区切りたいと思うんですが、今の議論の中で質問が、大きなものが2つあって、1つは松田委員からのさっきの透明性を持った団体云々のところ、これどういう意味かというようなご質問がありました。それからもう1つは富

澤委員から、呼び出しのマーケットについては特別な書き方をしているけれども、この背景は何かというご質問がありました。まず、これについて事務局からご説明いただきますでしょうか。

【奥田旅客課長】 まず11ページの2つ目の○。①の「一定の適格性を備えた団体」というもののイメージでありますけれども、必ずしも業界団体といったものをイメージしておるわけではありませんが、そういった運賃を申請するにふさわしい要件、例えばいろいろな層の意見を踏まえて、そういった議論ができるとか、そういった認定基準を設けまして、公的にそういった団体を認定する。当然その段階では独禁法の観点からの調整も必要かと思いますが、そういった認定を受けた団体が右代表ということで、その運賃ブロックについての運賃申請をするというようなことであります。そういったイメージがこの適格団体を認定した上での申請システムということでございます。

それから、電話呼び出しの話でございますけれども、こちらについてはまず電話で呼び出すということであれば事前にそういった事業者の存在でありますとか、運賃、サービスの内容が多分ある程度周知を図れるだろうということで、利用者にその情報の非対称性といったような問題も生じにくいということで、もう消費者の選択にゆだねるといった観点から、ある程度規制を緩和してもいいのではないかと。流し等と区別してもいいのではないかとという意見がございました。

一方で、そういった呼び出しであっても、東京のタクシーとハイヤーのような明確な何と申しましょうか、利用層がきちっと分かれているものであればそれでもいいのかもしれませんが、地方部において、結局流しでタクシーを拾うお客さんと、電話呼び出しでタクシーを呼んで使うお客さんが、例えば利用層が重なっているような場合、片や流しの場合には認可運賃というものがあって、片や呼び出しの場合には例えば運賃は届出制である程度自由になっているという場合に、やはりマーケットにおける運賃というものに対すれば、利用者の側からの混乱が起こるのではないかとという議論が両方ありまして、ちょっと何かここはいろいろ議論があったようだけれども、結論がちょっといまいち、あいまいだなというご指摘かと思いますが、そういったちょっと両方の議論が相拮抗いたしまして、こういったような書き方にとどまっておるということでございます。

【山内委員長】 よろしいですか。ありがとうございます。

それで、この報告書についてのご議論をちょっとまとめたいと思うんですけれども、私いろいろ皆様のご意見を拝聴しておりまして、大きくいえばこの報告のタスクフォースの検討結果について全くだめだと、こういう意見はなかったと私は思っております。それで、一番大きなところは、運賃の決め方、例えば総括原価主義について云々というところについてはほとんど反対がなかったということだと思いますし、それから構造でいって、例えば上限というのは消費者保護で必要だということについてもおそらくそれほど大きな、全く反対というのはなかったということだと思いますね。問題は、要するに何人かの委員の方が、同一地域同一運賃という考え方もあるんじゃないかと、こういったようなご指摘

が一方であったということだと思えます。また一方では、そうではなくて、もっとやっぱり選択性っていうのは必要であって、それを残すべきだというご意見もあったと思えます。どちらかという、前者のほうが数的には多かったかと思えます。

私自身、これタスクフォースに入っておりましたので、その辺ちょっと説明させていただきますと、タスクフォースでももちろんそういう意見がありましたし、今、同一地域同一運賃が個人的には意見として正しいと思っているといった、ご発言いただいた委員の方もこのタスクフォースに入っておりました。ですから、もちろんタスクフォースでそういった議論もしたということでもあります。ただ、現状の運賃の制度、社会的な、何ていいますか、世論といいますか、そういったものも加味したときに、あるいは法的なものも加味したときに、1本にまとめてしまって、同一地域同一運賃という形でここでお示しするのはなかなか難しいのかなというのが我々の持っている感想でありまして、それが今回のこの幅というものを残した形での、報告書に結びついていると、こうご理解いただければと思えます。

もしそうだとすると、ここがおそらく今日の大議論になったところだと思えますけれども、下限割れをどう見るかと、こういうようなことがポイントだったと思えます。じゃあ、下限はなぜ必要なかっていうことだったんですけれども、これは多くの委員の方がご発言いただいたように、それはおそらく例えば今のタクシーの費用構造の中で、労働者の賃金の問題、あるいは、人件費の問題ですね。それが多くて、しかもそれが歩合制になっている中で、下限割れというものが、要するに先ほども何人かの委員の方がご発言いただきましたけれども、例えば必要な生活にとっての賃金の確保とか、要するに条件の問題として必要だと、こういうようなことが基本にあって、それによってその下限が必要だということがありました。それから、何人かの委員の方は、それだけではなくて、タクシーの安全の維持や、それから質の維持ということについても下限は必要だという意見もありました。いずれにしても、そういったところから下限が必要であるということがあって、その上限と下限を残そうということが、この結論になっているということですね。先ほどの、下限割れをどうするかということについてなんですが、先ほど安部委員がまさにおっしゃっていただいたわけですが、安部委員自身もこの下限割れというのは望ましくないというご意見ではあるけれども、いろいろ議論したときに、例えば法的な問題、これは松田委員もおっしゃいましたけれども、そういったところを考えたときに下限割れと運賃を一律に規制してしまうというのは、今の段階では難しいんじゃないかと。こういう結論がこのタスクフォースの結論であると思っています。

それに対して、具体的に言うと、例えば下限割れの運賃を認可するときのガイドラインをつくって、その中で、これも安部委員がおっしゃっていましたが、実質的にそういったものを厳しく見ていくと。こういう形で対応したらどうか。要するに実を取るといいますか、実を取るところを対応したらどうかと、これがこの中の意見でございまして、そういった形で、皆さんの下限割れを排すべきというところに対応できるのではな

いかと。こういうことであります。

そういうところで、この報告書ができ上がっておりますので、もしもいろいろご意見がありますが、ご反対の意見もあろうかと思えますけれども、その辺のことをごしんしゃくいただければ、こういった形で進めさせていただければと思うところであります。

それから、ほかにも非常に重要なご意見をいただいたのは、例えば最初に佐々木委員がおっしゃったように、やっぱり運賃だけでは見られないねというところなんです。そのとおりであります、例えばその供給量、需給の問題との関係でその運賃を見るべきだと。そのとおりだと思います。それから、藤井委員がおっしゃったように、特定の視点からではなくて横断的な視点でこれは見なければいけないと、こういうようなものもご指摘のとおりであります。その辺が十分に反映できたかどうかということ、文言等について、もう1回精査する必要があるかと思えますけれども、今日のところのまとめは、一応そういう形で運賃についてご議論、集約させていただければ幸いかと思っております。まだまだ、ご意見あると思えます。何かご反対の意見あれば伺います。いかがでございましょう。どうぞ。

**【政栄委員】** ここでの記述の中で、さらっと流されているのが、これも多くの議論があったんですけども、タクシードライバーの歩合制についてということが大きな議論があったと思うんですが、これは必要悪っていうか、やむを得ない制度なんだということさらっと書かれているんですね。そこら辺についてもう少しやっぱり踏み込んで、例えばこれも地域的な格差があると思うんです。ほんとうに流し一辺倒の地域と、それからほとんどが無線配車の地域とで、無線配車の地域だとこれは運否天賦ですから、売り上げっていうのは。そういったところにまで、歩合性が必要なのかとか、いろいろな問題があるかと思うんです。ところが数行でこうさらっと流されてしまうと、肝心かなめの議論がされていないなという思いは非常に強かったものですから、ちょっとその辺についても申し上げておきたいと思えます。以上です。

**【山内委員長】** この運賃との関係で、その歩合制の問題、非常にコアな部分ですので、非常に重要だと思いますが、おっしゃったようなことは非常に重要なので、これはおそらく運賃だけでの問題ではなくて、このタクシー全体のあり方の中で議論をして、最終的な報告書にはやっぱりそういった視点も議論をして盛り込んでいくと。こういうことなのかとちょっと思っています。

そのほかはいかがでしょう。どうぞ。

**【藤井委員】** 基本的な議論の流れとしては、私も同意するところではあるんですが、先ほど申し上げたことをもう一度申し上げますと、下限割れ運賃を一応制度上許すかどうかというところは、実質的に運輸局側でそれをきちんと査定ができるかどうかで、この1点にかかると思うんですね。いずれかの資料で何回目か忘れちゃったんですけども、職員の方が非常に少ないと。既に今でも膨大な事務量があって、これで公務員はこれから減らされるとかというような話がある中で、実際にそれがもうできないというような事態は、私十

分想像できるんですね。可能性としてです。そうなるということを申し上げているわけではなくて、十分想像できる範囲ではあるんですね。そうだとすると、もしこういうような今日結論を出して、それでこういう形で運用していく中で、やっぱり何となく崩し的にとめられなかったと。裁判もあって、何かだめでしたっていうようなことになるのを、これもう何とか避けたいと思います。もしも、この結論を今回我々採択するとするならば、相当程度きちんと、いわゆる外部不経済を徹底的に査定しても、出てきたものの十中十ぐらいはねるぐらいの運用も（場合によってですよ。11個目は受けれるかもしれないですよ）、それぐらいの何というか、可能性を残すような運用というものをぜひしていただきたいと思います。もしそれができないということであるのならば、下限割れは許すべきではないと思います。あとはもう、それは実務的な話だと思います。

【山内委員長】 どうぞ。

【関委員】 消費者からすると、心配なのは上限ですね。下限じゃなくて。上限がどこで決まるかというところが実を言うと、ここには全く載っていないで、先ほどの運賃改定手続のところで、その適正な運賃がどこで決まるかというところが議論されないで、下限割れのところだけ議論をして、そこを認めるか認めないかということは、ほんとうの一部の、先ほど言ったように、それがちゃんとした委員会の中で査定していただければいいだけであって、大半のところは上限をどこで決めていただくかという議論を実は全然していない。もしくは、していただいたんだとしたら、それを書いていただきたい。つまり、皆さんは業界のことしか見ていないんですよ。ね。私たちが心配しているのは、そのうちタクシーが1,000円になったらどうするんだろうって心配しているんですよ。

【今村委員】 なりません。

【関委員】 なりませんか？ すばらしい。どんどん上がっていったときに、既に710円のとときに、既にもうお客さんが離れているんじゃないかと私は予測しているし、私自身も家中にあまりタクシーに乗っちゃいけないわよって家族にみんなに申し渡しをしているぐらいなんです。ですから、逆に言えば、上限がどこまで行くかというところの議論をしっかりしていただいたかどうかをご説明をいただきたいです。下限割れというのは、ほんの一部のところ。そこについてはしっかりと査定をしていただければいいし、もしくは先ほど言っていたように、全部呼び出しで、ほとんど人件費コストがかからなくて、もうある意味で言えば、空車率もなくて結構いい企業さんが、いや、うちは経営努力で頑張っているの、下限よりも下で運賃設定しますというところを認めていただきたいですよ、私たちは。それよりも高くなってしまわないようにというところの歯止めをどうかけていただくかという議論を、ぜひ一度ご披露いただきたいと思います。

【山内委員長】 どうぞ。

【本田局長】 今回の関先生のお話は、この審議会の実はスタートの根幹だと思っています。昨年、東京の運賃改定で消費者の方々にご理解をいただく際も条件がついて、現在の総括原価方式というのが、ほんとうに消費者利益にかなっているのか、場合によっては経

営者に対して、経営効率化のインセンティブがないのではないかと。この点についてはいろいろご議論あると思いますが、きっかけとしてはまさにそういうことが、物価安定政策会議を中心にご議論があつて今日に至っています。詳しくは、課長から説明させますが、そのところを凝縮したものが我々としては9ページだと思っております。

いろいろ、タスクフォースでご議論いただいた中で、その9ページの3つ目の○でありますけれども、物価安定政策会議で大変ご批判の強かった総括原価方式ではありますけれども、さまざまな理由から基本的には現行どおり総括原価方式によらざるを得ないと。ただし、ご指摘のとおり総括原価方式にはコストの増加がそのまま運賃改定、消費者の負担に反映されてしまう。ほんとうに企業の経営効率化が促進されているのかといった、これは透明性の議論も含めて、あるいは消費者の方々がこの手続に参画されるかどうかも含めてご理解を得られていないという原理的な問題があると。したがって、経営効率化インセンティブを一層強化する方向での見直しが必要であるという方針はいただいたと我々は思っています。したがって、それに基づく実務的なものは、今後ちょっと検討させていただきたいと思っておりますし、その1つの例として、その下の具体的には実車率と。実車率について、効率的でない運用をされているような実態があるとして、それをそのまま査定に使うということになると、非効率なコストをそのまま追認する結果があるというような警告もされております。

こういったことで、その点は十分これから我々としても頭に置いて進めていきたいと思っております。

**【関委員】** ご議論いただいたということであれば、もうちょっとわかりやすく書いていただいて、どう読めるのかが、ちょっと私もここ、今日先ほど朗読いただいた中でも、まさかそこがこれを示しているのかというふうには読み取れませんでしたので、できればその、どう高止まりをやっぱり適正な価格にしていくかというところの、その仕組みはこうしていくんだみたいな、もうちょっとわかりやすく、素人でもわかるように書いていただけるといいなと思っております。よろしく願います。

**【本田局長】** 課長からご説明させます。

**【関委員】** あ、済みません。

**【奥田旅客課長】** 済みません。私ども、運賃の認可を行うという場合は、要するに上限を決めるわけですね。上限をどれだけ抑えるかという査定をいたします。ですから、関委員がおっしゃったような視点で、私どももこれまでも査定を行っておりまして、そこが一番肝心だということでもあります。あと、これまでの過去の経緯等から、その上限から下10%ぐらいまでであれば、収支相償うであろうということで、10%の幅を認めている。さらに、これご議論あるところですが、それより下の部分はとこうなるんですが、参考資料の4のデータ集、36ページのところで、先ほどもちょっとさらっと触れまして大変失礼しました。私どもからすると上限を抑え込む、きっちり抑え込むというのは当たり前のことというとおしかりを受けますが、なものですから審査手順ということで、7割

ルールに従って手続を開始した場合には、まずその中から能率的に事業を行っている事業者を選定をいたします。小規模零細事業者を除いたり、平均車齢が高い事業者を除いたり、事故を多発している事業者を除いたり、もしくは年間実働率従業員1人当たりの営業収入が低い事業者は除きまして、その他、能率的に経営を行っていると考えられる事業者をもってしてもなおかつ赤字が出て、その地域で改定が必要かということをも判断をいたします。その中からさらに標準能率事業者の中から車両規模別にさらに原価計算をする事業者を抽出いたしまして、いわゆる効率的に、そのエリアの中で最も効率に事業を行っているグループを抽出をした上で査定をするということになっております。したがって、その同じ資料の4ページをごらんいただきたいんですが、そういった結果、査定を行った運賃につきましては、そのエリアの中で効率のいい事業者も悪い事業者もございますが、そういった標準能率事業者よりもさらに効率がいい事業者にとっては、それはいわゆるインセンティブボーナスになりますし、それよりも悪い、原価がより多いような事業者についてはその原価をさらに抑え込まなければならないといったようなインセンティブを与えるという方式を従来からとってきておりますが、確かにそういった方式を踏まえた上で、幅をどうするか、下限をどうするかという議論をしたものですから、ちょっとその辺が欠けているのではないかとご指摘があったと思いますので、そういった私どももこういったこれまでも運用してまいりましたが、上限をきちっと能率事業者等をもとに算出をして経費効率のインセンティブを与えていると。それについては、あとはその算定の仕方ですね。それを局長が申し上げましたように、その中のいろいろな費目のとり方につきましては、よりインセンティブを与える方向で考えていきたいと考えていますので、そういったこともちよっと書き込むようにいたしたいと思います。はい。

**【山内委員長】** ありがとうございます。先ほどの藤井さんの話なんですけれども、この報告書は、我々が出すんだ。というときに、これを絶対出すんだって前提として行政にはそうやってもらわないと困ると我々は要望するような形で理解してもらえればいいんじゃないかなと思います。よろしくお願いします。

ということで、基本的にこのタスクフォースの検討結果を皆さん、まだご意見あるかと思いますが、一定方向としてお認めいただいたということでもよろしいかと思いますが、今日先ほどちょっと申し上げましたけれども、2つ目の議題というその他というのがございまして、前回の質問への回答というのがあります。これは前回若干積み残しがございまして、まず1つは全乗連から構造改革に向けた業界の取り組みについて資料の提出をいただいたんですが、ご説明いただく時間がありませんでしたので、これについてほんとうに恐縮ですけれども時間の関係で簡単にお問い合わせいたします。

**【三浦委員】** 全タク連の三浦でございます。お手元に前回の会議のときに配布させていただいたんですが、時間切れということで、今日は時間をいただいたということで少しお手元の資料についてご説明させていただきたいと思います。

全タク連といたしましても、ご承知のとおりワーキンググループの中でタクシーをめぐ

るいろいろな議論をしていただいているということで、全タク連の中に第三者委員会を設置いたしまして、安全安心なサービスを提供するための事業制度のあり方について検討していただくということで、現在進行しているわけですが、中間取りまとめについては前回7月3日のときにも委員会に報告させていただきましたが、その後もいろいろとご検討いただいているところでございます。

そんな中にありまして、7月11日付で通達が出され、緊急調整地域、特別監視地域、特定特別監視地域の指定を受けたわけですが、特に特定特別監視地域の指定が全国で109地域ということでございます。その地域につきましては、今月末をめどに事業者団体で検討され、構造改善計画の策定及びその内容について報告を求められているところでございます。その内容として大きく分けまして、利用者サービスの改善などによるタクシー需要の喚起、2点目が運転者の労働条件の改善、3点目が違法・不適切な経営の排除というようなことについて、検討、報告を求められているわけですが、全タク連といたしましても、この109の地域が特定特別監視地域に指定されたということについて大変な危機感を持つとともに、これを重く受けとめまして、全タク連の中に構造改善推進特別委員会を設置いたしました。委員会につきましては富田会長が委員長ということで毎月委員会を開催し、そして109の地域、そのほかの地域の方々にもお願いしておるところでございますが、先ほど求められている内容について業界として十分検討し、報告をしていただくということで報告をさせていただきたいと思っております。以上でございます。

**【山内委員長】** ありがとうございます。この点について何かご質問ございますでしょうか。

それでは別の案件もありますので、それを説明終わった後、何かありましたらまとめてまた質疑ということでさせていただこうと思っております。

別のというのは、前回のワーキンググループで安部委員から幾つかご質問、あるいは資料の提供の依頼がございました。これ、事務局からご説明願いたいと思っております。

**【奥田旅客課長】** それでは資料5をごらんいただきたいと思っております。資料5のまず1ページ目でございますけれども、安部委員からの最初のご指摘は、タクシー事業者に対する行政処分というのを見た場合に、法人と個人で何か違いがあるのかというご質問であったかと思っております。それにつきましては、まず平成19年度の私どもの監査の状況を表にいたしております。法人と個人をあわせて全国で3,459件監査に入りましたけれども、その中で法人につきましては、許可取消1件、事業停止1件があったわけですが、その2つ右の小計ということとで行政処分を行った合計といたしましては法人で428件、個人で44件ということでありまして、監査件数に対する割合で申し上げますと法人が約14%。個人が12%ということになっております。

勧告・警告というものを含めると、法人で約30%、個人で約22%が監査を行った場合に何らかの処分もしくは勧告・警告を受けるという傾向になっております。

なお、これにつきましては、一番下に注をつけさせていただいておりますが、法人タク

シーと個人タクシーの行政処分につきましては個人タクシーが1人1車という、事業者が運転者であるという特殊性がありますので、法令遵守事項というのに差がありまして、一概には比較はできないところがございますが、その下の表、行政処分等の割合というところでいきますと、処分の中で車両停止以上の割合というものが法人は全体の46%、個人は54%ということでありまして、東京、大阪というくくりで見ますと、法人も個人も約6割がその処分のうちの車両停止ということで、特段のどちらがどうという差異はないのかなという、私ども受けとめをいたしております。

なお、一番下の表ですが、総法令違反件数に占める主な違反事項ということで、こちら若干特徴がございます、法人と個人で比較をいたしますと、乗車拒否、もしくは乗務記録違反、無車検運行といったところが若干法人に比べて個人が多いのかなということになっておるとい実態でございます。

それから2ページをごらんいただきたいと思いますが、行政処分ということではございませんが、東京と大阪のタクシーセンター管内の苦情と街頭指導につきましてもちよっとごらんいただきたいと思います。

まず東京タクシーセンター管内苦情受付という左上の囲みでありますけれども、苦情については19年度、法人で合計2,268件、個人で582件寄せられておりますが、これはちなみに運転者の数で割りますと、運転手の、法人でありますと100人に3人、個人でありますと同じく100人に3人当たり苦情が寄せられているといったような状況になっております。

その下の街頭指導件数について言いますと、法人720件、個人160件の指導がっておりますが、これはこの比率で言いますとどちらもドライバー100人に1人がこういった指導を受けているといったような状況でありまして、あまり法・個の差はないという状況になっております。

それから、大阪タクシーセンター管内で言いますと、苦情が法人300件、個人21件ということですが、ドライバー1人当たりになると、法人が100人に1人、個人が100人に0.5人といったような苦情が寄せられていると。街頭指導につきましては、大阪では法人がドライバー100人当たり3.3人、個人が1.7人といったような状況でございます。こちらもさほど大きな差はないのかなという感じがいたしております。

次に3ページをごらんいただきたいと思います。個人タクシー事業者の年齢構成等についてのお尋ねがございました。まず下の平均年齢の推移というグラフをごらんいただきたいと思いますが、個人、全国、青の折れ線でありますけれども、平成9年、59.0歳、現在60.5歳ということで、わずかに上がっているということでございます。その東京、大阪についても同じような状況でございます。下にご参考までに東京の法人の平均年齢を書かせていただきましたけれども、平成9年、51.2歳から、19年では56.4歳ということで、推移をしてきているということでございます。

なお、その上の表は年齢構成比の推移ということでございますが、39歳以下を除きま

して、あと5歳ごとのくくりになっておりまして、とっておる時点が平成9年、14年、20年とほぼまあ5年刻み、最後6年になっておりますが、なっておりますので、見方としては、例えば39歳以下のところ、平成9年11月351名とありますが、このグループが今度14年5月の段階では、40から44歳のところ、右斜め上に移っておって、さらに平成20年ではちょっと1年ギャップがありますが、次の45から49の2,060というところに移っていくということで、若年層からこうずっと右斜め上に見てまいりますと、5年ごとにずっと数が増えていっておりますが、これで見るとれるところは、60から64歳という欄と65から69歳という欄。ここが1つの壁になっておりまして、これをまたぎますと、人数が減っていくというような傾向にあるということでございます。

それから4ページをごらんいただきますと、タクシーに係る高齢者対策ということで、65歳以上75歳未満、それから75歳以上ということで、一応一定の診断等を受けていただくことをお願いをいたしております。個人タクシー事業者につきましては、65歳以上75歳未満、許可期限の更新、原則3年ごとの際に高齢者に対する適性診断を実施したことを証する書面を添付していただく。75歳以上につきましては、規制緩和前の免許につきましては、許可期限更新1年ごとといたしまして、大臣が認定する適性診断を受診したことを証明する書面、あと営業の支障の有無にかかわる医師の所見が記載された健康診断書の添付というものを求めています。

なお、14年2月以降、規制緩和後に許可を受けた事業者につきましては、75歳以降許可期限の更新を行わないという運用をいたしております。それから法人タクシーにつきましては、同じように65から75歳につきましては、3年ごとに高齢者適性診断を受けていただく。75歳以上につきましては毎年大臣認定の適性診断を受けていただくといったようなことをお願いしているというところでございます。

あと、最後に5ページ以降ですが、規制緩和後に登場した、いわゆるニューサービスのようものが、どのような効果なりを生じているかというお問い合わせ。特に福岡県北九州市の三ヶ森タクシーのタクシー定期券フリーパスのりのりといったようなものについてご質問がございました。6ページをごらんいただきますと、三ヶ森タクシーさんをお願いをしてデータを出していただきましたが、新しいサービスが15年12月に導入をされております。その後の黄色く網掛けしておる部分が、その新しいサービスによる収益でありますけれども、1年ごとで区切っていきますと、初年度が全体の収入に占める割合が1.2%、次の年度が1.7、その次1.7、1.6、1.8ということで、比率的にはほぼ2%弱というところではありますが、総額的には全体の営業収益の増に伴って若干増えていっているというところでございます。

それから7ページは、三ヶ森さんの話を聞きましたので、同じく北九州の第一交通さんの話を聞きましたが、同時通訳サービス、女性ドライバー優先配車サービスというものがあるというご紹介をいたしました。8ページにはその利用回数というものを記入をさせていただきました。これを見ていただきますと、一応毎年度、そういったサービスの利用

回数というものは増えているというようなことでございます。

あと9ページ、これは今度福岡県の福岡市でありますけれども、トマト交通さん。市内の中で重点エリアを区切って乗務員教育を売りにしておられるという事業者だそうでございますが、それにつきましては10ページ、平成16年5月に運行開始をされまして、以降の効果ということでみますと、日車営収、日車実車キロが福岡交通圏全体のものに比べて、若干右肩上がりということで推移をしているということでございます。以上、安部先生の指摘については以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。安部先生、どうぞ。

【安部委員】 お答えありがとうございました。前回、個人タクシーの問題を出させていただいたのは、例の居酒屋タクシーについての問題意識がありまして、私も大阪でいろいろ事情を調べておりますと、今日木村委員がおいでですが、個人タクシーの協会があって、そこに属されているドライバーの方はそこその状況にあるのですが、問題は協会に属さない一匹オオカミが増えてきていまして、低運賃で夜だけ走ったりして、かなり秩序を乱している。そのため、全体としてのサービスレベルを確保するのがちょっと困難な状況になっている。乗務員証も掲示していない個人タクシーもあって、乗客が苦情をかけるにもできないという現状にあります。今日お出しいただいた資料では、あまり法人と個人とで苦情の状況に違いはない、問題の違いはないというようなことなのですが、今言いましたように、個人の場合は苦情の件数が正確につかみにくい部分があるのではないかと。それから、法人の場合ですと、何か苦情が上がったときに大阪の場合ではセンターを通じて、運行管理者等がドライバーを指導できるのですが、個人の場合はなかなか協会の役員方が加盟者である個人のドライバーにどこまで指導できるかということ、かなり難しい部分があるというように仄聞をしております。したがって、このあたり、また宿題で申しわけないのですが、居酒屋タクシーの問題、つまり運賃の払い戻しの問題も含めて、何らかの手を講じる必要があると思いますので、次回で結構ですので少しご検討いただいたら思っています。以上です。

【山内委員長】 それでは、その辺、少しまた情報をいただければと思います。そのほかに何か。よろしゅうございますか。ちょっとあの時計がおくれていて、もう6時過ぎているんです。ということで、熱心にご審議をいただきましてありがとうございます。本日予定していました議事はこれですべて終了とさせていただきますが、事務局からご連絡でございますでしょうか。

【阿部調整官】 次回のワーキンググループですが、既にご案内しており、10月23日（木）の2時から4時ということでございますので、よろしくお願ひします。以上です。

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

— 了 —