

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11回)

平成20年10月23日(木)

【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11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、宮下委員、小塩委員、鎌田委員、下谷内委員がご欠席との連絡をいただいております。あと、丁野委員ですが、けさ急遽ご欠席だということのご連絡をいただいております。出欠名簿、ご出席となっておりますが、ご欠席ということでございます。

富澤委員ですが、本日ご出席ということでご連絡をいただいておりますが、少々おこなっているようでございます。

次に、お手元の資料のご確認をさせていただきます。議事次第の次に配付資料一覧、委員等名簿と出欠名簿、配席図、資料3として「供給過剰地域への対策について」という資料でございます。その次、資料4として参考資料集という束でございます。資料5として「タクシー問題についての現時点での考え方(概要)」という2枚紙、資料6として「タクシー問題についての現時点での考え方」、7月にまとめましたものでございます。

以上でございます。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、お願いします。

それでは、よろしく申し上げます。

【山内委員長】 本日、また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。時間もあれですので、早速議事を始めたいと思います。

今日のワーキンググループの審議テーマなんですけれども、これはお手元の資料のとおり、供給過剰への対策についてということになります。それで、今回のテーマは本ワーキンググループのこれまでの審議の中でもいろいろな方から、いろいろなご意見をいただいている、そういうようなテーマでありまして、タクシーの問題を考える上で非常に大きなテーマだと思っております。ぜひとも、皆さんのご忌憚のない意見を出していただければと思います。

それで、今日の供給過剰のテーマなんですけれども、9月の最初の時点で、このワーキンググループとしては7月のところで一区切りになって、夏が過ぎて、9月からまた後半にいろいろ議論が始まったわけですが、9月4日に第9回のワーキンググループを行いました。そこで、後半のスケジュールについて皆さんにご了解をいただいたわけなんですけれども、今日、これからご議論いただく供給過剰への対策というテーマが、テーマの項目

としては多分最後の項目ということになります。これは事務局とも今後どういふふうにするかという段取りをいろいろお話しさせていただいたんですけども、一応、今回のテーマで個別項目ごとのご議論は一区切りをつける。

今回は、全体をまとめる答申案の審議に入っていきたいと思っております。もちろん今日の審議と、これまでの審議を踏まえまして、全体の論点を事務局にまとめてもらって、それに基づいて今回は総括的な審議をお願いすることになろうかと思っております。そういうことも頭に置いた上で、今日はいろいろご審議を願いたいと思っております。よろしく願いいたします。

それでは、今日のテーマについて、まず事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【奥田旅客課長】 それでは、私から説明をさせていただきます。本日のテーマにつきましては、まず資料3をごらんいただきたいと思います。「供給過剰地域への対策について」でございます。

まず表紙に目次とございますが、ご議論いただく便宜のためということで5つの大きな論点を掲げさせていただきました。このテーマについて、「様々な対策の前提となる基本認識について」「供給過剰によりどのような問題が発生しているのか」「それらの問題にどう取り組むべきか」「問題への取り組みにおいて留意すべき視点について」「問題への取り組みの具体的な内容について」ということで、とりあえず整理をさせていただきました。

論点整理メモということで、それぞれにつきまして、これまでのご審議などを踏まえながら、基本的な考え方の整理をさせていただきました。後ほど、全体を朗読させていただきますが、まず構成について簡単に説明をさせていただきます。2ページをごらんいただきたいと思っております。

1番目の「様々な対策の前提となる基本認識について」という中で、さらに小見出しとして、ご議論いただく視点を2つ掲げさせていただいております。「タクシーは、地域においてどのような役割を果たしているか」、「タクシー事業を巡って、現在、どのような問題が発生しているか」と、整理させていただきました。毎回卓上にこれまでのワーキングで使用させていただいた参考資料等を置かせていただいておりますが、今回はそちらもあわせてご参照いただきながらということで、資料6「タクシー問題についての現時点での考え方」、7月3日のものを置かせていただきました。

ちなみに、1番目の論点につきましては、資料6「タクシー問題についての現時点での考え方」で申し上げますと、地域においてはどのような役割をタクシーが果たしているかということについては、2ページの1番目、タクシーの役割と検討の視点というところで、年間21億人の輸送を担う公共交通機関で、面的輸送において特徴を発揮している、といったような整理をさせていただいております。

どのような問題が発生しているかにつきましては、その下以降に、II.現状の問題点とし

て、タクシー事業が疲弊していること、タクシー運転者の労働条件が悪化していること等、5点を掲げさせていただいております。

次、3ページをごらんいただきたいと思いますが、2番目の「供給過剰によりどのような問題が発生しているのか」につきましては、なぜ供給過剰が起こるのかということと、それによってどのような問題が発生し、影響が生じるかということをご掲げさせていただいております。

こちらにも、なぜ供給過剰が起こるのかということにつきましては、「現時点での考え方」におきましては、5ページの4.のところに、「タクシー事業の構造的要因」ということで、選択性に乏しいこと、もしくは歩合制賃金がとられていることによって、需要の下降局面においても増車が行われやすい特徴があるといったことを整理させていただいております。

どのような問題が発生し、どのような影響が生じているのかということにつきましては、「現時点での考え方」では7ページの供給過剰への対策というところに、そういった点を整理させていただいております。特に7ページ、2.の冒頭の部分の点は、過剰な輸送力の供給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、道路混雑・環境・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等の低下の懸念など、タクシーを巡るさまざまな問題の背景に存在する根本的な問題である。このため、これらの問題解決のために、供給過剰の解決やその防止に特に強力に取り組む必要があるというふうに整理をさせていただいております。

資料3に戻りまして4ページをごらんいただきたいと思いますが、3.で、「それらの問題にどう取り組むべきか」ということで、そういった取り組みをする場合にどう取り組むべきか。資料6「現時点での考え方」におきましては、7ページ、8ページにそういったことを掲げさせていただいております。

あと5ページですが、「問題への取り組みにおいて留意すべき視点について」ということで、3つほど。これはこれまでのワーキングでもよくご意見、ご指摘をいただいたところでありましたけれども、供給過剰により生じる問題への対策を講じるとしても、消費者利益の増進等の観点から、過度に競争抑制的になるべきではないのではないか。次に問題については、地域によってさまざまな違いがあり、必ずしも全国一律の課題として取り組むべき問題ではないのではないかと。あと問題の対策は、利用者・地域住民、地方公共団体等タクシーに関する地域の関係者を含め、一体的に取り組むべきではないかといった点でございます。

これらについても、資料6の7ページ、8ページに掲げさせていただいております。

最後に資料3、論点整理メモの9ページをごらんいただきたいと思いますが、5番目の整理として、「問題への取り組みの具体的な内容について」ということで、「諸問題への対応として、具体的にどのような取り組みが求められるか」と。

この取り組みの例といたしましては、「現時点での考え方」、資料6の8ページに「考

えられる具体策の例」ということで整理をさせていただいておりましたが、今回資料3の9ページ、10ページに8項目掲げさせていただいております。これはさきの論点のうち、関係者一体となった取り組みについて、そこでどのような項目が議論、検討されるべきかということ資料3の8ページに、これもまた、今日ご議論いただきたいと思いますが、計画の内容としてどのような事項が考えられるかと8点挙げさせていただきましたので、それによって便宜的に整理させていただいております。

本資料の構成につきましては以上のようなことをございます、後ほどまた、全体、読み上げをさせていただきたいと思っております。

あと、資料4については簡単にご報告したいと思っております。資料4につきまして、これらは4月15日の第5回のワーキング、7月3日の第8回のワーキングにご提出させていただいたものを再整理したものでございます。よって、詳しいご説明は割愛させていただきますが、どのような資料が入っているかだけざっとレビューをさせていただきます。

まず1ページであります、「供給過剰に伴う問題」ということで、2ページ目に「需給状況と事故件数・賃金等の関係」というグラフを掲げております。赤の線の日車実車キロ、需給状況を示すこの線が、例えば、平成8年度から下降すると、それによって青い線、年間賃金が下がり、一方で黄色い線、走行100万キロメートル当たりの事故発生件数が増加するといった相関関係が見られるという資料でございます。

3ページ、4ページは、2ページのデータを地域ごとに見たものでございまして、平成13年と18年の比較ということで、3ページは年間賃金と日車実車キロの変化の相関関係。4ページは事故発生件数と日車実車キロの変化の相関関係を示しております。

5ページで、供給過剰に伴い生ずる都市環境交通問題の一例ということで、特定地域への車両集中に伴う問題というものも掲げております。

6ページ以降が「供給過剰が生じやすい要因」について、資料を整理させていただいております。

7ページと8ページに、タクシー事業において需給関係に不均衡が生じやすい要因として指摘されている事項を簡単に整理させていただいております、増車を促す要因と需要動向に見合った減車を妨げる要因について、それぞれ費用構造の面から、もしくは制度的な面から整理をさせていただいたものでございます。

9ページと10ページにつきましては、今の要因のうち、タクシー事業における費用構造等の面から増車を促す要因を簡単にまとめたものでございます。

9ページは日車営収の低下——青い棒グラフです——の減少に伴って運送費も減少する。すなわち、運送人件費も歩合制等もありまして、下がることによって収支率が維持されていると。

これを翻って10ページですが、仮に、運送人件費が平成8年度のレベルに固定されていたとすると、タクシー事業は産業全体としてかなり厳しい状況にあるといったようなものでございます。

11ページは延べ実働車両数と総営業収入の相関関係のグラフです。例えば、平成10年から13年の部分を見ていただきますと、10年、11年、12年と総営業収入が増加するに従って延べ実働車両数が減る。逆に12年、13年、総営業収入が減ると延べ実働車両数が増えるという逆相関の関係にあるといったことが見ていただけるかと思います。

12ページは、輸送需要の減少にもかかわらず増車が行われるメカニズムを模式的に整理したというものでございます。

次に13ページ以降、各地域の状況ということです。14ページは実在車両数300両以上の営業区域における13年度と18年度の対比で、こういう営業区域が120区域ございますが、そのうち、日車実車キロが増えたものが32区域、減少区域が88区域であったということでございました。下のところは減少率、増加率の上位15地域を掲げております。それぞれ需要をあらわします総実車キロ、供給の実在車両、実働車両のところを見ていただきますと、減少率が大きいところでは需要が減っているにもかかわらず、例えば仙台のように、車が著しく増えて、結果日車実車キロが減ったと。もしくは、増加している地域では、需要が増えているというところ。車も減っているところもあれば増えているところもありますが、相対的に日車実車キロが増えているといったことが見ていただけるかと思います。

15ページから17ページはそれぞれ総実車キロ、車両数を実数で書いてみたもので、15ページは供給過剰地域。16ページは総実車キロが増加している地域。17ページは東京と全国、ということで挙げさせていただいております。

18ページ以降は、「供給過剰への対策」ということで、私どもがこれまでどのようなことを行ってきたかということをもとめさせていただいております。

19ページは、まず緊急調整措置という道路運送法上の措置でございます。ご案内のとおり、14年2月の改正法の施行によりまして、需給調整が廃止された際に導入をされ、日車実車キロですとか日車営収、事故件数の動きでありますとか、安全に関する法令違反件数、利用者からの苦情件数などにより総合的に判断をして、期間を定めて地域を指定し、タクシー事業の新規ほか増車をとめるというものでございまして、これまで平成14年9月から18年3月まで沖縄が、20年1月から22年8月まで仙台が指定をされているということでございます。

20ページは指定要件でございます。

21ページは緊急調整措置に対して寄せられている意見ということで、最初の3つが指定要件に関するもので、あとの2つが措置を講じた際の対策に関するものでございます。

22ページ以降は、現在運用で昨年の11月から試行的に講じさせていただいている措置についてでございます。全国644ある営業区域のうち、まず、緊急調整地域に至る事態を防ぐために、供給過剰の兆候のある営業区域ということで、特別監視地域というものを指定させていただいております。これに伴いまして、重点的監査、行政処分の厳格化等を行っておりますが、このうち、供給拡大により、労働条件の悪化を招く懸念が特に大き

な地域を特定特別監視地域ということで指定をさせていただいておまして、指定に伴って地域の事業者団体による「タクシー事業構造改善計画」の策定をお願いしたり、あと、増車・新規参入時における労働条件等に関する計画の提出、増車前監査、一定規模以上の減車に対する監査の特例ですとか、新規参入時の車両数の引き上げといったことをさせていただいております。そのうちの1地域が、先ほどの法に基づく措置、緊急調整地域の仙台市ということになっております。

あと23ページから29ページまでは、今、申し上げました点、指定要件等の詳細でございますので、説明を省略させていただきます。

最後に30ページでございますが、特定特別監視地域における増減車の状況ということで、一番右の表、平成19年11月20日から試行しておりますが、その後、今年9月末までの各地域の車両数の変動及び試行措置を講ずる前の対前年同期の増減の状況を掲げさせていただいております。

ちなみに、下の合計というところを見ていただきますと、それぞれ新規参入、増車、減車とありますが、合計、試行前107両増加に対して、試行後7両の増加といった効果になっております。

私からの説明は以上でございます。あと、論点メモについて朗読をさせていただきます。

【阿部調整官】 それでは、朗読をさせていただきます。資料3のほうをごらんいただきますようお願いいたします。2ページ目から読み上げさせていただきます。

供給過剰地域への対策について。主な論点と基本的な考え方。1. 「様々な対策の前提となる基本認識について」。タクシーは、地域においてどのような役割を果たしているのか。タクシー事業を巡って、現在、どのような問題が発生しているのか。

「基本的な考え方」。タクシーは、機動的かつ個別的な輸送によって地域の経済、社会、日常生活を支える公共交通機関であることはもちろんのこと、地域の産業として地域経済を支え、また、運転者等の地域の労働者の生活を支える存在でもあり、さらには、他の自動車や歩行者とともに公共の空間を使用する社会的存在であるなど、その役割、位置付けは地域にとって非常に重要なのではないかと。

そうしたタクシーの重要な役割、位置付けに鑑みれば、地域社会の維持、活性化を図っていくためには、タクシーの維持、活性化は必要不可欠であり、その着実な推進は極めて重要な政策課題なのではないかと。

一方、現在のタクシー事業については、地域によって状況は異なるものの、一般的には、①タクシー事業の収益基盤の悪化、②運転者の労働条件の悪化、③違法・不適切な事業運営、④道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題、⑤利用者ニーズへの対応の欠如（利便性向上が不十分）などの問題を生じているのではないかと。

これらの問題は、タクシーがそれぞれの地域社会において担っている重要な役割を適切に果たすことの障害となっており、地域にとって望ましい状態にあるとは言えないのではないかと。

これらの問題は、いくつかの原因が複合して発生していると考えられ、その原因を大きく分けると、①タクシーの輸送人員の減少、②過剰な輸送力の供給、③過度な運賃競争、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など）が挙げられるが、その中でも、①、②の原因が相まって生じる供給過剰が大きな原因となっているのではないかと考えられる。

2. 「供給過剰によりどのような問題が発生しているのか」。タクシー事業においては、なぜ供給過剰が起こるのか。供給過剰によりどのような問題が発生し、どのような影響が生じるのか。

「基本的な考え方」。タクシーに対する需要が全体として長期的に減少していること、また、地域によっては経済状況等を反映してより一層の需要の減少が進んでいることが、地域においてタクシーの供給過剰が生じる根本的な要因なのではないかと考えられる。

そうした需要の減少傾向に歯止めをかけるための利用者サービスの向上など需要喚起のための取り組みが不十分であることが、地域の供給過剰に拍車をかけている点も指摘されるべきではないかと考えられる。

一方、供給面については、タクシー事業には、増車に伴う固定費が小さいことや、主に歩合制賃金が採用されているという状況の下で、利用者の選択可能性の低さなども相まって、収益を確保するため、需要とは関係なく増車が行われ、供給過剰が発生、進行しやすい特性がある。

また、仮に個々の事業者において供給過剰という判断があったとしても、自社が減車をして他社がその分増車をすれば、全体として需給関係の改善につながらず、当該事業者は一方的にシェアを減じる結果となるため、減車も進みづらい特性がある。

これらの結果、供給過剰状態が1で述べたタクシー事業を巡る様々な問題を更に深刻化させているのではないかと考えられる。

このように、供給過剰は、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、地域の重要な公共交通機関としてのタクシーの機能低下をもたらし、その永続的な機能の維持を困難にしているのではないかと考えられる。

また、地域にとって重要な公共交通機関であるタクシーの機能の低下やその機能の永続的な維持が困難となることは、ひいては地域社会の活力の維持、向上にも悪影響を及ぼすのではないかと考えられる。

3. 「それらの問題にどう取り組むべきか」。供給過剰により生じる様々な問題への対策を講じるに当たっては、どのように取り組むべきか。

「基本的な考え方」。地域にとって重要な公共交通機関としてのタクシーの機能の回復、維持の観点から、地域社会の理解と協力のもと、問題の解決に向けた総合的な取り組みが必要なのではないかと考えられる。

特に、単なる供給過剰への対策だけではなく、タクシーが地域の公共交通機関の一端と

して果たすべき役割を踏まえ、地域のタクシー事業を活性化するための総合的な検討が必要ではないか。

また、供給過剰の解消やその防止に特に強力に取り組む必要があるほか、タクシーの輸送人員の減少、過度な運賃競争、タクシー事業の構造的問題（利用者の選択可能性の低さ、歩合制主体の賃金体系など）などの複合的な原因に着目した取り組みも必要ではないか。

したがって、問題への対策としては、例えば、以下のような取り組みを通じて、総合的に問題を解決していくことが求められるのではないか。

I、地域社会におけるタクシーの位置付けの明確化。①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、②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。

II、諸問題への総合的な対応。①需要喚起（利用者ニーズに合致したサービスの提供、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（労働関係法令の遵守を含めた労働環境の整備等）、④違法・不適切な事業運営の排除（事後チェック強化等）、⑤タクシー事業の構造的問題の克服（事業者の選択性の向上等）、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その他の対策（過度な運賃競争への対策等）、⑧上記施策を実施する間の一定の供給抑制（通常と比べた新規参入・増車の要件の強化、事業者による減車促進等）。

III、I、IIの施策の推進体制の構築。地域、期間を限定し、関係者による協議を踏まえた総合的、計画的な推進体制を構築。

いずれにしても、上記のような取り組みの前提として、供給過剰によりどのような問題が生じているか。いつまでに、どの程度の改善を目指して取り組むのか。そのために、どのような具体策を講じる必要があるか。それぞれ誰が主体となって取り組むのかなどの点を明確にする必要があるのではないか。

4.「問題への取り組みにおいて留意すべき視点について」。供給過剰により生じる問題への対策を講じるとしても、消費者利益の増進等の観点から、過度に競争抑制的になるべきではないとの指摘をどう踏まえるか。これらの問題については、地域によって様々な違いがあり、必ずしも全国一律の課題として取り組むべき問題ではなく、地域事情を踏まえた個別の対応が必要ではないかとの指摘をどう踏まえるか。問題への対策は、タクシー事業者、事業者団体や労働組合といった当事者のみにゆだねるのではなく、利用者・地域住民、地方公共団体等タクシーに関わる地域の関係者も含め、地域が一体的に取り組むべきではないかとの指摘をどう踏まえるか。

「基本的な考え方」。供給過剰により生じる様々な問題への対策を講じる場合でも、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ることも考えられる点を勘案すると、問題の所在に比して過度に競争抑制的になることは好ましくないのではないか。

特に、全国の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の

ではないか。したがって、全国一律の問題として対策を検討することは適当ではないのではないか。

例えば需給調整規制が廃止された平成14年以降を見ても、日車実車キロや日車營收が増加している地域もあるように、需要と供給の関係は地域によって様々である。したがって、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はないか。

すなわち、問題への対策は、問題解決のため真に必要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、又は深刻化するおそれがある地域に限って行うことが適当なのではないか。（別紙1参照）。

このように地域、期間を限定した上で特別の対策を講じる場合、当該地域、当該期間に限った特別の措置として他の地域、期間と比べて供給拡大（新規参入、増車）を抑制することが妥当であり、また、やむを得ないのではないか。

また、タクシーは地域の重要な公共交通機関であり、地域のタクシー事業が供給過剰により様々な問題を抱えているとすれば、地域の公共交通政策の視点からも、地域の関係者により、公共交通機関としての機能の維持・改善のための取り組みが行われるべき課題ではないか。

例えば需要喚起のための取り組みなどは、タクシー事業者や事業者団体の努力が前提となるものの、地域のまちづくりの中でのタクシーの位置付けや鉄道、バス等との連携の中でのタクシーの位置付けなど、まちづくりや地域交通政策の中でタクシーに期待される役割をさまざまな関係者が議論する中で、より有効な取り組みが生み出されるのではないか。

なお、供給過剰は、個々の事業者の経営判断の積み重ねの中で生じてきたものでもあり、これによって生じた問題の解決をタクシー事業者やその団体などの当事者のみに委ねることには限界があるのではないか。

したがって、問題への対策が必要とされる地域においては、タクシー事業者、事業者団体、労働組合のみならず、利用者・地域住民、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による総合的な検討が必要ではないか。（別紙2参照）。

別紙1。「対策を講じる地域について」。期間を限定した地域指定制度を設け、当該地域において必要な対策を講じることとするのが適当なのではないか。

その場合の地域指定は、全国統一的な基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はないか。その場合の指標としては、どのような項目が考えられるか。

例。総実車キロ、総輸送人員。延べ実在車両数、延べ実働車両数。日車実車キロ、日車營收。タクシー運転者の賃金、労働時間。等。

地域指定に際しては、現在試行的に実施している特定特別監視地域の指定の考え方と同様、例えば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、上記の指標が一定期間を通じて悪化している地域を指定し、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はないか。

逆に、供給過剰による問題が深刻化せず、改善傾向が見られる地域については、事態を静観すべきではないか。

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流し営業が中心の地域等に限定することも検討すべきではないか。

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のではないか。例えば、他の立法例等を踏まえれば、3年間程度の期間は必要ではないか。

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、新たな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、このような非常手段を用意しておくことも必要ではないか。

別紙2。「関係者が一体となった総合的な取り組みについて」。供給過剰による問題の解決に向けたさまざまな取り組みに関する総合的な計画を作成し、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が必要ではないか。

その場合、国が当該計画を認定し、国や地方公共団体が取り組みを支援する制度が必要ではないか。

計画の作成や着実な実施を図るため、地域の関係者による協議の仕組みが有効ではないか。

協議を構成する主体として、どのようなメンバーが考えられるか。

例。学識経験者。地方公共団体、警察。地域の商業施設、宿泊施設関係者等地域経済の関係者。地域住民、利用者。地域の交通関係事業者（鉄道事業者、バス事業者等）。タクシー事業者・事業者団体の代表。タクシー運転者の労働組合の代表。

また、計画の内容としては、どのような事項が考えられるか。

例。Ⅰ、地域社会におけるタクシーの位置付けの明確化。①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。②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。

Ⅱ、諸問題への総合的な対応。①需要喚起（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（労働環境の整備等）。④違法・不適切な事業運営の排除（事業者等の自主的取り組みの強化等）。⑤タクシー事業の構造的問題の克服（事業者の選択性の向上等）。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（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）。

地域の協議により作成された総合的な計画の推進を図るため、国や地方公共団体は、予

算面、制度面での支援を充実すべきではないか。例えば、認定した計画に基づく取り組みに対して、地域公共交通活性化・再生総合事業等を活用し支援を行うことは考えられないか。また、道路運送法等に基づく手続が必要な取り組みがあれば、その円滑化を図るための特例も検討すべきではないか。

5. 「問題への取り組みの具体的な内容について」。諸問題への対応として、具体的にどのような取り組みが求められるか。

「基本的な考え方」。①需要喚起。地域の多様な関係者の意見も踏まえた利用者サービスの充実にも努めるとともに、そうしたサービスに関する情報提供を充実することが重要なのではないか。

地域の協議に基づき計画的に行う需要喚起の取り組みに対しては、地域公共交通活性化・再生総合事業等を活用して、国や地方公共団体が支援を行うべきではないか。

②事業経営の活性化、効率化。例えば福祉輸送分野における協業化の推進等、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はないか。

上記のために必要な道路運送法等の手続があれば、その円滑化を図るための特例を検討すべきではないか。

③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止。地域の関係者が協力して、運転者の労働条件の悪化を招かないための方策を検討すべきではないか。

著しい労働条件の悪化等を防止するため、国が事業者に対して一定の労働環境の整備のための指示等を行うことができる仕組みを設けてはどうか。

④違法・不適切な事業運営の排除。事業者団体等による研修等の充実や、東京・大阪において行われている適正化事業と同様な取り組みの拡充など、事業者団体等による自主的な取り組みを強化すべきではないか。

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通常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に対しては、行政処分の厳格化を図る必要があるのではないか。

⑤タクシー事業の構造的問題の克服。ランク制度の導入や同制度を活用した乗り場の整備など、利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出に努めるべきではないか。

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を設定し、実行するなどの措置を講ずる必要があるのではないか。

⑦供給抑制。供給過剰により問題が生じている地域においては、一層の供給の増加によりさらなる労働条件の悪化などの問題の深刻化を防止するため、通常地域、時期に比べ、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のではないか。

具体的には、新規参入については、通常地域、時期に比べてこれを抑制する見地から、

現在の道路運送法の許可の基準・要件をより厳格化する必要があるのではないか。特に、不適切な事業運営等を前提とした参入を防止する観点から、事業開始に際してのチェックをより厳格化する必要があるのではないか。

同時に、増車についても、通常地域、時期に比べて安易な供給拡大を防止することが必要であり、そのためのチェックを厳格化する必要があるのではないか。特に、不適切な事業運営等を前提とした安易な事業拡大を防止する観点から、現在の制度を見直す必要はないか。

一方、こうした地域において、需要増大への取り組み、新規参入や増車の抑制による需給バランスの改善が見込めないとすれば、供給の削減すなわち減車による需給バランスの改善は、有効かつ必要な対策ではないか。したがって、減車を行う事業者に対して、何らかのインセンティブを付与することにより、その促進を図るべきではないか。

さらに、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、国は、関係機関が連携しつつ、その取り組みを後押しすべきではないか。

⑧その他の対策（過度な運賃競争への対策等）。過度な運賃競争による問題のさらなる深刻化を防止するため、こうした地域では、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないかどうかに関し、認可等に際して特に厳正な運用を図る必要があるのではないか。

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、今、ご説明をいただきました資料、論点整理メモを踏まえて審議を進めたいと思います。どなたからでも結構でございますが、例によってそういう方式でやっていただきたいと思いますが、まず佐々木委員が先でしたか。

どうぞ。

【佐々木委員】 12時ごろペーパーを読んでちょっとがっかりしたんです。今日の内容は7月にいただいた中間的な整理とあまり変わってない感じを受けました。供給過剰をどう解消するかということが最大の問題だと私は思っているんですけども、このペーパーで言うと、特に5ページと10ページが一番関心のあるところです。

5ページの基本的な考え方のところを見ますと、1つは、過度に競争抑制的になることは好ましくないと書いてあります。その前提が3行ぐらい書いてありまして、それが消費者利益の増進につながることを考えると、ということなんですけれども、今起こっている問題は、このプラス面と起こったマイナス面と比較すると、マイナス面が圧倒的に多いということなんです。ドライバーの方の待遇が悪くなり、事業が低収益になり、環境は汚染され、事故は増えて、さらに我々にとっては料金が上がるというマイナス面が起こっているわけです。こういう全体をバランスして、競争を抑制的になるかならないかを決めなければいけないときに、ただ単に消費者利益の増進につながることも考えられる点を勘案すると、というのは、ちょっと片手落ちじゃないかという感じがします。

2番目は、全国一律の問題として対策を検討することは適当ではない、というのはそのとおりだと思います。現実には、問題のないところがあるわけですから。問題のあるところはとんでもないことになっていますので、それはそうだろうと思います。

3つ目が、問題への対策は問題解決のため真に必要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、とあります。

真に必要とされる取り組みというのが、どうもずっと見ていると、参入規制とか増車の規制ということのようですけれども、それをやりますと、多分2年や3年では、必要とされる期間、3年って後で出てきますけれども、そんなのでは解決しないと私は思います。どういう結果を求めて、どういう対策を打ったら何年でできるかというのは、ここはきちんと検証しなきゃいけないと思うんです。私は参入規制、増車規制という、今の枠組みの中では無理だと思います。減車をしなきゃいけないと思っています。

その次に、供給拡大を抑制するのが妥当、つまり参入規制と増車規制をやろうと。それでは、今のギャップは埋まらないだろうと。特に、問題が起こっている地域は3割とか4割の供給過剰になっているわけですから、それを参入規制したり、増車の規制をしたって、3年たっても事態は変わらないと私は思います。

その次からはあまり大したことなんか書いてないんで、飛ばしまして、10ページの⑦の供給抑制のところです。ここは大体その前の論調と似たようなことを書いてあるんですけども、4番目のところ、ここで初めて減車が出てくるんです。減車による需給バランスの改善は有効かつ必要な対策ではないかということです。だから仙台みたいなのはこれをやらないと解決しないということです。

このときに、その下の行です。「したがって、減車を行う事業者に対して、何らかのインセンティブを付与することにより」と書いてあります。これ、皆さん、減車しましょうなんて言ったって減車しませんよ。だから、減車できる仕組みをつくらなきゃいけないと私は思います。手っ取り早く言うと、インセンティブというとお金を出す。もう一番早いです。お金を出すということです。

仮に、どのぐらいのお金を出したらみんなやめてくれるだろうか。いろいろな地域によって違いますけれども、例えば1台50万。あるいは1台100万。100万だったら、マキシマムは100万として、25万台の20%減車やるといえば、必要なお金は500億円です。言ってみれば、たったの500億円です。

我々消費者としては、それだけのことをやってくれて健全化されたら、値段を下げしてほしいです。あるいはドライバーの給料を上げてほしいです。その効果がどのぐらいあるか、これは計算してみないとわからないですが、仮に、10%改善したとしますと、タクシー業界の売上高というのは2兆円あるわけですから、10%改善すれば2,000億円、ドライバーの給料が上がるか、我々の料金が下がるか、どちらかのメリットが生ずるわけです。500億円投じて2,000億のプラスが毎年出てくるのであれば、お金を出すのも悪くない方法かなと私は個人的に思っていますけれども、多分世の中の的には通じないかもしれま

せん。だけど効果は一番あると私は思います。

私がすごく気にしていますのは、どの地域でどのぐらい調整するのか。その数字を把握して、そのための有効な対策が何かをぜひ考えていただきたい。そういう具体的なことは、今回のこれには全然載ってませんし、答申案にも多分出ないんだろうと思うんですが、実際、いろいろやって効果があるためにはそのぐらいの試算なり、何か考えてほしいと思います。

以上です。

【山内委員長】 藤井委員、どうぞ。

【藤井委員】 今回の佐々木委員の意見にかなり近い印象を持っていたんです。私も言っている意見がいつも似ているんですけども、5ページと10ページが一番気になりました。それ以外のところは非常に基本的なコンセプトとしてもおおむね100%アグリーと申し上げる——表現のところが、少々どうかなのところがありますが、方向性については——アグリーという気がします。少々文言を直したほうがいいかなと思うところはあるんですが。

ただ、具体的な運用の仕組みが、これでは、せっかく立派な理念をおっしゃっているにもかかわらず、実現化することはできなくなっているんじゃないかなと感じます。

まず5ページなんですけれども、下から3つ目の丸です。別紙1を導入する前の文言ですけれども、さまざまな問題が供給過剰により深刻化している、または深刻化するおそれがある地域に限って対策を行うことが適当である。あとはどういう判断で深刻化するおそれがあるかということ判断するという運用の問題になると思うわけです。深刻化しているという判断をどういう基準とするかといったら、これも運用の問題になると思うんです。したがって、ここの文言、私、アグリーであります。

それでずっと見ていきますと、資料3の冒頭のあたりにもありましたけれども、これも繰り返すまでもないですが、タクシー問題のすべての根幹は供給過剰、供給と需要の関係の問題にあるというのは、我々、おおよそ共通認識で持っていると思います。したがって、ここの文言一つ一つ、制度のつくり方一つ一つに対して、非常にセンシティブに考えていく必要があるだろうと、まず思います。

それがまず、今申し上げている前提なんです。その視点で考えますと10ページ、⑦の供給抑制、結局①から⑥、全部大事になっている。これ、実は①の需要喚起のところ、利用者サービスの充実に努めるとともにというところ、これは社会的に望ましいサービスの、というふうに変えてもらわないと、これだと、労働者の方は入らなかつたり、沿道の住民が入らなかつたりとかしますので、ちょっとどうかなのところがあります。

基本、①から⑥はよろしいかなと思ったんですけども、⑦のところ、実は供給過剰により問題が生じている地域においては、と書かれているんです。先ほどの5ページでは生じている地域、あるいは生じるおそれがある地域については検討が必要だと書いてあったにもかかわらず、供給抑制に関しておそれがあるところについては、やらないと言って

いるようなシステムになっているわけです。これは大問題だと思います。共有地の悲劇が起こってからでは、もうひょっとしたらどうしようもなくなります。どうしようもなくなってから、もう幾ら薬をつけてもだめなものはだめですから、そうなる前にきちんとおそれがある地域に対して対策を打っていくようなシステムをつくるのが、やはり日本の国の運輸制度のあり方ではないかなと思います。ぜひそういうふうにしていただきたいと思います。

私としては、一番単純な制度設計としては、前年度の需要がわかっているわけで、今年度の需要ももちろんいろいろな努力で、去年の需要から伸びたりとかしますけれども、おおよそは一緒だとして、需要があるわけですから、実車率とか空車率とか運賃とか台数がわかれば、おおよそシミュレートできるはずです。何回目かのシミュレートか忘れましたが、既に国交省でその計算はされていたはずですが、それはもちろん簡単なシミュレーションで、その予測はもちろん外れることはあり得るんですけども、おおよその見込みがつくはずですが、だとすると、適正な台数の上限とかいうことは、実はわかっているはずだと思います。

もちろん、それが適正な台数が何台なんだというのを数字で言うの難しいんですけども、そこを数式で解くのか、あるいは地域社会の中で解くのかはいろいろ、喧々囂々あると思います。しかしながら、適正な台数があるんだと考えて、問題が起こっていなくても、これぐらいがいっぱいいっぱいの台数ではないかということ、おおよそ計算できるか合意できるかというラインがあるんじゃないかと、私、確実に想像します。

ぜひ、そういう適正台数上限というものを想定しながら、いろいろと検討していく制度をつくっていただきたいと思います。

最後に、適正台数とは何が適正なんだとわからないかもしれないんですけども、私の一番の専門である土木計画学で申し上げるならば、費用と便益の分析ができます。今回のようなマーケットのメカニズムの話では、コスト・ベネフィット・アナリシスは通常しないんですが、今は政府の制度の話をしているわけですから、制度のつくり方をするとき、ある台数がこのあたりではいろいろと計算をするとソーシャルベネフィットがこれぐらい、ソーシャルコストがこれぐらいだということを絶対に計算できます。もちろん誤差が入るんですけども計算できます。今、これは公共政策の話をしているわけですから、ソーシャルベネフィットが最大化するような台数に、これは調整というか何というか、合意をつくっていただいて、そうなるように制度を運用していただきたいと強く念じております。

以上でございます。

【山内委員長】 田中委員、どうぞ。

【田中委員】 今、対策についてというまとめを読みましたが、先ほどから5ページ、10ページが目されています。確かに5ページ、佐々木委員がご指摘した、一番上のポツ、ちょっと認識が甘いというご指摘ですが、私はむしろそうとも思わないということが

1つ。具体的に、じゃあ、何が消費者利益に増進になっているのかということ、一つ一つ、もし残っているのであれば、それは検証しなければいけないとももちろん思いますが、ただ、そもそも、私、ワーキンググループに諮問されているきっかけというか、去年の物価問題に関する関係閣僚会議の決定がベースに当然あるわけです。そこでは規制緩和の効果を消費者に一元還元するという、タクシー事業のさらなる発展を目指す方向での検討を、この委員会に求められた。

さらに、自由競争の中で、経営努力が促され、消費者利益に的確に反映されるようにする方策を探せと。これは大きく3つ目だと、サービスの質の確保、不良事業者の退出促進、タクシー運転手の賃金の確保等の観点から経営の変革を促すと。市場の構造を変える方策を考えろと言われていたわけです。そのことに対して我々はここで何らかの答えなり、考えた結果を示さなければいけないのではないかという意味で言えば、この文言を言っちゃうわけにはいかないんじゃないかというのが第一です。

それと、ずっと、この議論は需給、供給過剰対策をどうするかということですが、4ページ目の最後のほうに、いずれにしても、供給過剰によりどのような問題が生じているかなどが問題への取り組みの前提であると。初めに供給過剰対策の方策ありきでいいのかどうか。その上にある、「したがって、問題への対策としては」云々と①から⑧までいろいろな項目があるわけで、これらへの対策も含めて同時並行的に供給過剰問題というのを進めていくのが、まず必要じゃないかと。ですから、ただただ減車で需給を合わせればいいということじゃなくて、もうちょっと同時並行的に構造的な問題を考えていく必要があると。

それと減車が先ほどから議論になっていますけれども、減車は必要なのかどうか。もちろん地域によっては必要ということ。じゃあ、どうやってやるんだということですよ。3ページのある部分に、「供給面については、タクシー事業には、増車に伴う固定費が小さい」、「主に、歩合制賃金が採用されているという状況の下で」、「需要とは関係なく増車が行われ」、「その下のほうには、「仮に個々の事業者において供給過剰という判断があったとしても、自社が減車をして他社がその分増車をすれば、全体として需給関係の改善につながらず」。こういう指摘、まずこれを解消させない限りは、じゃあ、どういう形で減車するのかと。強制的に強い力でやるということが果たして可能なのかどうかということに、疑問がある。例えば、独禁法上問題がないのかとかいうこともあるでしょう。その辺をクリアしなきゃいけないのかなというふうに思います。

最後に、先ほど佐々木委員もおっしゃいましたが、3年でおそらく解決するなら、そんな半年や1年でもひょっとしたら解決していたかもしれないようなやり方ではどうしようもないのであって、一たん減車を始めたら、これ、いつ解除できるのかということは、非常に問題。目途がないでやりました、3年ですというのが、合理性があるのかどうか、非常に疑問があります。とりわけ、一たん減車を始めちゃったら、解消というのは現実問題として、今までの議論を聞いていますと、なかなか難しいんじゃないかといった想像に

かたくないんです。じゃあ、そういう期間の問題というのはどうなのかと。例えば、仮に減車をしなきゃいけない場合でも、じゃあ、せえので一律にやるのがいいのか。あるいはできるのか。先ほど指摘しましたけれども、増車に対するインセンティブが事業経営者にある以上はなかなか難しいのか。じゃあ、せえのとやったけど、抜け駆けする人がいないかとか、駆け込み増車が出やしないか。

もう一つ、都市部では特に、個人タクシーの多い地域でどうやって減車をするのか。事業者だけ減車をすれば、需給関係は相当緩和されるのか。需給がもうちょっと締まってくるのかという。じゃあ、個人タクシーの人も含めて減車に応じろと言ったら、それは個人事業主さん、ちょっと仕事やめなさいよという話につながるわけですから、その方法論は極めてあいまいで不透明だなと思います。

1つ、仮にざっと頭に浮かんだことで言うと、一律減車というのとはとにかくやめて、何か別の方法を考えたかどうか。それも、先ほど増車、新規参入規制で、いわゆる素行の悪い事業主にペナルティと言っていますが、そうではなくて、前にも申しあげましたけれども、例えば、その地域の平均的な収益率を2割も3割も上回っているような事業主はむしろ増車しなさいと。そのかわり、2割、3割も下回っているようなところは、もうこれは強制的に半分ぐらいにしなさいとか、そういうメリハリをつけたような措置というのも検討する必要があるのではないかと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

待鳥委員、どうぞ。

【待鳥委員】 全体を読んでみて、構造問題にあまり手をつけられてないという印象を受けました。目前の深刻な供給過剰状態の是正対策だけではなく、再び現在のような供給過剰状態を引き起こさないという制度構築も、あわせてやらなきゃいけないと思うんですが、示されているのは現今の供給過剰をどうやって是正するかというところにとどまっているんじゃないかと感じました。あわせてやるべきだと思います。

7月に出された国交省の「現時点での考え方」でも、構造問題として参入が極めて容易であることや、事業者の増車志向が強く、歩合給という背景があって増車がやまないといったような構造問題を正しく指摘されていますし、このワーキンググループの議論も構造問題から出発したと思っています。そこに手をつけなくて、応急処置的な対策では抜本的な改善にならないんじゃないかと感じたところです。

対症療法の次元で、構造問題を取り除かないままに、かつ緊急避難的な対応では問題解決にならない。とりわけ期間、地域を指定しての対策ということになっていますけれども、そういった特定の地域が解除されたら、同じ構造を抱えたまま、引きずったままであれば、また供給過剰に陥って、同じ対策の繰り返し、イタチごっこになってしまわないかと。それではかえって行政の手間、コストというのは膨大なものになっていくんじゃないかと思っています。

それと、事業者の資質の確保といったような問題は供給過剰の特定地域であろうと、通常の地域であろうと、これは同じく求められている課題だと思いますから、そこは制度としてしっかりすべきであり、供給過剰になっているところだけ参入の要件を高くするとかといった話ではないと考えます。

今の状況を改善するには、やはり減車が必要だということでは、各委員からも先ほど来出ているところですけども、そのための基準が必要だということで、需給調整をする、しないはともかく、需給動向判断は行政の責任においてやるべき課題ではないかと思っているわけです。

それで1997年以降、2000年ぐらいまで、当時の運輸省で需給動向判断を行った上で基準車両を示されていきました。そういった適正な台数の基準を示した上で、いかにそこまで減車をさせるかという措置が取られないと、事業者の自主減車に任せておいたのでは台数減は進まないと考えます。

あと、インセンティブの問題ですが、中には自主減車を率先してされる事業者もおられるし、あるいは減車が進んでいる地域もある一方で、減車をかたくなに拒否するばかりか、今でも台数を増やしている事業者もいます。勝手に増やしておいて減らそうとしない事業者に対しても、減車インセンティブということで財政的な措置を税金からやることについては、やはり社会的な理解は得られないんじゃないかと思うわけです。

ここにも公共空間を利用する乗り物だというふうに言われていますから、公共財としての道路を利用するタクシーというのは公共財だと思うわけです。であれば、ちゃんとした台数の基準まで、強制的に一律減車をさせるような対策をとられてしかるべきじゃないかと考えます。

あと1つは、7ページに、非流しの地方都市とは分けて考えるべきで、この対策は流し地域に限って講じるべきだという指摘もありますけれども、非流しの小さな地方都市であろうと、その地域でのシェア独占をねらってダンピング的な手法で参入をして一気に規模拡大をしたことで地域の供給過剰を深刻化させている実態も、これまでたくさんあるわけです。そういう意味では流しと非流しを分けるということについては合理性がないと思います。

以上です。

【山内委員長】 安部委員、どうぞ。

【安部委員】 今日は論点が供給過剰対策ですので、多分次回以降、これも含めて全体的な答申案の骨子が示されると思います。今日はこの論点についてのみご意見を申し上げたいんですが、先ほど藤井委員が用いたアグリーという言葉、同意ということで、私、佐々木委員のご意見は、1回目、2回目の委員会以降、毎回発言されることに大体アグリーで、非常にいいことを言われるかと思っていました。今日だけはちょっといただけないと思いました。つまり、お金でインセンティブを与えるということになりますと、例えば、東京で今5万台の車両があって80%ぐらいの実働率ですから、実際は街を走っているのは

4万台ということになるわけです。ざっと約1万台が車庫に眠っておると。今東京のほうで事業者が努力をされて、500台か1,000台か自主減車をしようとされている。1,000台自主減車に成功しても、5万台が4万9,000台になるだけの話で、街を走っているタクシーの台数はほとんど変わりません。それで、仮に1万台を減車させるとして1台50万円を出しますと、莫大な金がかかります。しかし、4万台になっても街を走る台数は変わりません。気持ちはわかるのですが、金を出してインセンティブというのはやや無理があるかなと思っていて、今まではアグリーをしてきたんですが、その点だけはアグリーできません。それで、結局この間議論してきたことは何かというと、あまりにもハードルが低過ぎて、条件を欠いた、問題のある事業者も参入をしてきているということ。それはやっぱりまずいので、フィルターをかけましょうという議論をしてきたわけです。これについては7月のときに都市部では新規参入のときには40台に、とかいうようなことを、新しい方策が議論されてきて、フィルターが少しできつつあるわけです。その精神は、質のいいものについては入ってもらって、競争を活発化していこうと。ただ、問題のあるものが入り過ぎていたからそこを見直しましょうということだと理解しています。

もう一つは、いわゆる不良事業者なり、問題のある事業者については市場から出てもらう仕組みをつくりましょうということを一先懸念議論したわけです。それについてはおおよそ議論がまとまってきて、これから具体的な問題を議論しようという段階になってきていると。ただ、そういうことをしても、これは今の現状をこれ以上悪化させないという枠組みを新たにつくるだけの話で、現に供給過剰状態になっているところについては、供給過剰状態は解消できないわけですから、じゃあ減車をどうするかということになるわけです。業界の自主減車を待ってやれるかといったら、これもできないと。悪質業者を退出させたとしても大した台数があるわけじゃないですから、供給過剰状態は解消できないわけです。そうすると、何をしなきゃいけないかということ、ある程度、これまでとは違うやり方、つまり一律減車をしないと、この問題は解決できないということになるわけです。

緊急調整地域の問題で、1つの問題は減車を促すための法的な措置が実はないわけですから、これをやろうとすれば、道路運送法を改正して、緊急調整地域か、あるいは著しく供給過剰の地域については強制減車をやる。先ほど待鳥委員が言われたように、ある地域で、一定の需要に見合う台数はこのぐらいだろうというのが大体計算できると思いますので、それとの乖離分について、例えば持っている所有車両ごとに割合をかけて、事業者に一律減車を求めていく。また、個人タクシーの年齢制限を75歳のところを70歳に下げてもいいんじゃないかと思っています。そういうような仕組みを新しくつくることによって、著しく供給過剰に陥っているところは減車を進めていく。そうしたことが実際の対策になるのではないかと考えております。

今日はそこまで具体的な施策は書かれていませんので、多分この場で具体策については提案をしるというのが国交省のご趣旨のようですので、意見として以上のことを申し上げておきたいと思っています。

あと、時間をとって恐縮なんですけど、個々の文面について順番に気づいたところのみ申し上げます。

2ページのところの上から丸3つ目のところに、①から⑤のことが書かれているんですが、「利用者ニーズへの対応の欠如」というのは、欠如した事業者もおりますが、やっぱり頑張っておられる事業者もおられますから、十把一からげに欠如と書くのではなく、これは不十分とかにしておかないとちょっと気の毒な気がしますので、少し穏当な表現をされたらどうか。

3ページのところですが、丸1つ目の、この業界の需要が長期的に減少していると。これはなぜ減少しているかという、モータリゼーションの影響があったり、あるいは最近では人口減の影響があって、こうなっているわけですが、これはほかの財やサービスについても言えることです。産業構造や消費者の生活様式が変わったり、人口の移動によって、ある財とかサービスの需要が減少することがあるわけですが、一般の市場経済のもとでは需要が減少すると、供給も減ります。タクシーはそれが減らないことが問題なのです。1つ置いたその下の行ですが、一方供給面についてはということで、市場の力で需給が調整できないということがこの業界の構造問題ですから、需要の減少問題だけを取り上げると、不十分というか一面的です。この問題を書くときには需要に対して供給がマッチしていかないところが供給過剰が発生する理由ですので、書かれるのであれば一体として書かれないと論理的に整合しなくなります。

あと、10ページのところ、問題は供給抑制をどうしていくかということです。これは先ほど申し上げた減車をさせる何か特別な仕組みが要るのではないかと。需給調整の規制撤廃後の全国状況、あるいは営業エリアを見てみますと、需要規模の減退に応じて供給量も減退して、タクシーの台数が減っているエリアもあるわけですね。そういう意味ではある程度市場機能が働いている部分もあるわけで、こうしたエリアは放っておいていいわけです。こういうところでは需給調整は気にする必要がなくて、そのままでもいいと思います。問題は需給調整規制を撤廃した後、幾つかのエリアで、非常に異常な事態が起こっているわけですから、その部分は限定的に、先ほど申し上げたような強制減車などをすることで、適正な規模まで減車を促すことを、業界に任せていたのではありませんから行政の施策としてやる。これが今回やるべき大きな課題ではないかと思っております。

以上です。

【山内委員長】 松田委員、どうぞ。

【松田委員】 私もポイントは減車のところだと思っているんです。まず最初に想像すると、強制減車は独禁法との絡みで相当、法的に難しいんじゃないかなという気がします。おそらく独禁当局とも議論されているのかもしれませんが、今の状況でタクシーにだけ穴をあけるということがもつかどうか、ちょっと疑問かなという気がします。財政で減車にインセンティブを与えるというのは、まず国交省に予算がありませんから不可能だと思います。その代替策としてよく考えられるのは残存者利益というんでしょうか。残存

者に基金を出させて減車した人に資金を回すという仕組みがあり得ると思うんですけども、これもなかなか、みんな貧乏だと思いますので、お金を出す側がないような気もして。ですから、状況を見ると、一部地域で一定の割合で減車をするというのは、今起きている事態の解決に資する有効な手段だと思いますけれども、じゃあ具体的にどうするのというと相当難しいんじゃないかなと悲観的に思わざるを得ないです。

それと、状況は地区ごとに違いますので、地域ごとにいろいろやり方を変えるという方向は私も賛成です。それで、協議会みたいなものをつくって、そこでいろいろなことを実際に決めていくことになるんでしょうけれども、ここで指摘しなければいけないのが地方自治体です。地方自治体は千差万別で、特にこういう運輸部門について能力がある、知識があるという人が限られていて、たまたまそういう人材がいる自治体は非常にうまく実情に合った対策を出すんですけども、そういう人材がいない、あるいはたまたまそういう人材がいてうまくいっていた自治体も、その人が人事異動でかわると途端にだめになるという、組織として運輸行政に対するノウハウを備えていないところがありますので、ここをどうするかというのも大きな課題になるんじゃないかと思います。

以上です。

【山内委員長】 次は関委員ですね。お願いします。

【関委員】 私は今回のペーパーで言うと、2つのキーワードを入れていただいたかなと思っています。1つは、ページで言うと4ページです。一番上のポツですけども、問題解決に向けた総合的な取り組みが必要ではないかということです。今回、私ども、今年に入って11回ぐらいワーキングをさせていただいている中で、個別のいろいろな問題のご指摘がありましたけれども、これは全体の中で組み合わせた形で取り組みが絶対必要だと思いますので、総合的に考えていくということが1つのポイント。もう一つのポイントは5ページなんですが、地域事情を踏まえた個別の対応が必要ではないかということになります。さまざまな資料を見せていただきましたけれども、基本的に問題が発生している地域というのは非常に限られています。それをある意味では、こういうオールジャパンの全国一律に問題を、ある意味では考えるというよりも、問題が起こっている地域で当事者が問題を解決できるという仕組みをつくるのが一番重要ではないかなと思っているんです。

もちろん、問題がない地域もありますけれども、当然、公共交通、その地域の市民の足を賄うという意味では、問題がなくても常に公共交通を考えていく、つまりタクシーを考えるのではなくて地域の市民の福祉向上に向けて公共交通機関がどういうふうにあるべきかを考える組織は常に必要だと考えていますので、私は今回に限らず、答申にはこの2つのキーワードに合った政策をぜひ盛り込んでいただけるようお願いをしたいと思います。

1つは、前回も出ましたけれども、地域協議会ができる制度をつくっていただきたい。今、松田委員から地方自治体にとって人材がいないんじゃないかというご指摘ですが、実

は私、25年間三鷹市役所の職員をしております、昨年千代田区に転職して、今、秋葉原というところにおります。たまたま福祉といいますか、交通行政、全くの素人ですが、これぐらい皆様とお話をさせていただいて、情報さえいただければ、地方自治体の職員でも大丈夫です。

十分に論客にもなりますし、制度設計もできるぐらい、知識がなくてもしっかりとした現実的な情報と、皆様のご助言をいただければ十分に地方自治体は地域の協議会のまとめ役になり得ますので、逆に言えば、ないからやらせないんじゃないじゃなくて、やらせて育てていただくという視点で、地方自治体の職員、もしくは首長を信用していただきたいと思っております。

そういった意味では、今後の対策というところでは自由な競争と市場からの撤退というところをうまくできるような仕組みをつくっていただきたい。その中で特に私が気にしているのは、地方の特に過疎化したり、高齢化している地域にこそ、これからも実は新しいタクシー業者——下手すると、タクシーを経営する地方自治体が出てくる時代になる可能性がある。そういったところで言うと、参入規制を全国一律でなんていうのはもってほかに、3台からでも4台からでも入れるような仕組みとしてとらえていただきたいと思えますし、逆に言えば、車両の点検をしていなかったり、労働者に対してちゃんとした賃金を払えないような事業者はしっかりと退場いただくという仕組みづくりを、ここで判断するのではなくて、その地域で判断した基準をつくっていただくような権限の移譲、ある意味で、もう一度規制緩和をそこには働かせていただきたいと思っています。

4ページの「したがって」の次からの対策という意味では、地域社会におけるタクシーの位置付けの明確化ということで、ここは重要なことだと思います。これをだれが考えるのか。つまり、メンバーをどうするのかというのがすごく重要な問題ではないかと思えますので、この辺では分権が必要です。

次の諸問題の総合的な対策の中で、需給の喚起から入っていただくということは難しいと思っています。つまり、この会議もそうなんですけれども、常にタクシー側から見るんです。地域に戻ると、地域の市民側からぜひ見ていただきたい。それによって、実は見えないものも出てくるんじゃないかなと思います。

私、いろいろな地域に行かせていただいているんですけども、たまたま熊本県の健軍商店街という中では、商店街で買ったお買い物を、重たいので持って帰れないので、タクシーがお買い物のお届けする代行をしているという地域もありますし、長野県の茅野市では、バス会社がないので、タクシー会社がオンデマンドバスというような機能を運営するところがあって、ある意味では、市民サイドから見ることによって新しいサービス。

三鷹市は実はもう1個サービスをしていて、福祉のところ、子供たちのいわゆる夜間保育をするために、15個の保育園全部でやるんじゃなくて1カ所にするために毎日タクシーに来てもらって、その子供たちを保母さんがついて、駅前にある夜間保育をやっているところだけに集めるというのを地元のタクシーが契約をしている。

つまり、流しではなくて、新しい需要の喚起というのは、実を言うと市民側から見るとたくさん出てくるということもございます。この諸問題での総合的な対策のところでは最初に需給喚起ということではなくて、最初に市民は何を地域交通に求めているかということ、書き込みを、まずここにさせていただきたい。

次は、緊急的な対策の措置のところでは、これはちょっと気持ちが揺れるところがすごくあるんです。今、例えば仙台とか、大阪の問題を聞くたびに、なぜ経営者の皆さんが減車しないんだろうというのは七不思議です。ずっとこの地域は、ずっとそのとおりなんです。それを、一定のその地域で基準なり、ある意味では行政の大きい権限でやらせることが、果たして得策なのかというのは、私個人としてはすごく迷っているところです。それは毎回指摘が出るように、増車の費用が非常に安いということと、増車をしても実際は運転手さんが増えてないという事実の中で、経営者から見ると増車をしても、実際上はそんなにメリットがないんじゃないかと見るところに常に増車をしていくという問題。これだって解決しないんですけれども、これを先ほど来、皆さんのご指摘のような形での強行対策だけで果たして解決できるかというのは私も常に迷っていて、もうちょっと考えさせていただいて、また次回までには提案をしていきたいなと思います。

【山内委員長】 ありがとうございました。

次は今村委員の発言順なんですけれども、藤井委員が退出されるので一言ちょっと申し上げたいというのでよろしいですか。ちょっとお待ちください。

【藤井委員】 2回目、恐れ入ります。今の関委員の意見と半分ほど非常に似通った意見なんですけれども、何回か前に申し上げましたが、需給調整がタクシー問題の一番根幹だというのは、これは間違いないところだと思うんですけれども、かつては政府が強力な権限でやっていた需給調整をやめてマーケットに投げたらちょっとおかしくなっちゃったと、次、どうしようかという話になっていると思うんです。そのときに、もう1回政府に戻すのか、あるいは、マーケットに与えた権限があるわけです。この権限を、50%残して、50%政府に戻すのかとか、20%残して80%戻すのかというような話にとらえられがちなんですけれども、決してそうではないと思うんです。投げちゃったやつを、マーケットじゃなくて違う地域社会に投げようというのが今回のペーパーのフィロソフィーだと思うんです。そのフィロソフィーは、今、関委員がおっしゃったフィロソフィーだと思います。

これは技術的に言いますと、2つの地域社会の担ってもらい方というのがあると思います。一つはP I型です。もう一つは、純粹まちづくり型があるわけです。P I型というのは最終的な決定権は政府が持ちながら、しかしながら協議会をつくってそこに十分な情報を提供し、そこで十分な審議をしていただいて、そこで出てきた意見を十分に尊重しながら政府で決めていく。これがパブリック・インボルブメントです。権限は政府側が持つというやり方です。もう1個は、純粹まちづくり型というのは、もう政府は一切決めませんと。これは全部そちらの協議会で決めてください。台数も決めてくださいと。マーケット

に投げるといって、マーケットにも投げてくださいというのが、純粹まちづくり型です。おそらく純粹P I型と、まちづくり型の、真ん中あたりのところを、今、国土交通行政は探っていて、今国土交通省では新たなことを読んで、いろいろな可能性を探っているところだと思うんです。

少なくとも今まで政府にするか、マーケットにするかと二分論、二元論ではなくて、まずはP I型のようなところから始めていくというやり方もあるんじゃないかなという気がします。ただ、そこは次回以降の議論になると思いますけれども、あとは地域社会にどういう役割を担っていただいて、地域社会と政府の権限と、どういう組み合わせでものを決めていくのか。ものを決めることの中身は需給を調整していくのかということだと思うんですけれども、そこ、ぜひ、新たな公の中で適正な形で決めていただけるとありがたいなと、そういう議論ができるといいんじゃないかなと思います。

2回目、恐縮でした。以上で終わります。

【山内委員長】 今村委員、どうぞ。失礼いたしました。

【今村委員】 1つ目は、規制緩和される前は確かに需要と供給の関係で、新規参入や、増車が認められないという事例は多々ありました。そういった意味での需給調整規制だったと思うんですが、少なくとも、減車制度というものにかかわっては、改正される以前から、公正取引委員会等の関係で、あくまでも事業者個人による自主的な判断にゆだねるというような形で、ずっとなおざりにしてきた経緯があるわけです。規制緩和をされて、今、異常な供給過剰状態になっており、かつ、安心・安全な輸送だとか、労働者の貧困化の問題、そしてさらに環境への影響等を考えると、供給過剰問題という事柄が地域全体の大きな克服すべき課題として、重要な問題として俎上に上がってきている中で、新規参入や増車をストップするということが非常に重要な事柄ですけれども、あわせて、減車を仕組みとしてどう担保していくのかということが非常に大きな課題だと私は思っています。現時点で言いますと、緊急調整地域に指定をされていますのは仙台市だけです。新規参入、増車はストップしているわけですが、実質50%ほどの増車が行われているわけですから、車が実態的に減らないということにならなければ、今起きている問題の解決は依然として困難です。

では、経営者の自主的な減車にゆだねて、それが可能なのかという点で言いますと、非常に難しいと思います。私はそういう問題意識の中から、今年の7月に示されました国土交通省の自動車交通局の「現時点での考え方」、その中で独占禁止法との調整を前提とした協調的減車措置ということが盛り込まれて、現実的にそれを可能とする仕組みについてどうすべきかということが非常に大きく問われているんだろうと思います。

もっとわかりやすく言いますと、事業者団体が一定の目安なりをつくって、それで傘下の事業者に、「あんたのところ、何台、何台……」というような形で減車をさせるということは、これは、独禁法違反でだめということに現状なっているわけですから、一定の目安の中で事業者団体が取りまとめた方向で減車をする、そういう話をして実行に移すこと

が違法状態でないということになれば協調的減車ということが可能になるわけですから、何としても独禁法との絡みで、はっきり言って国土交通省には頑張ってもらう以外にないという気持ちもしています。また一方では、仙台市長も新潟県の県知事も参加されましたね。意見を述べられましたけれども、地方自治体だって、車を減らそうにも、国の制度といますか、仕組みを変えてもらうことなしに、その問題を解決する術はないと言っているわけですから、じゃあ地方議会なりが車を減らすということについて決議をし、それを基に地域の団体なり個々のケースなりに減車をしなさいということが、独禁法違反とはなりがたしと、少なくとも住民の福祉の問題だとか、公共の秩序維持という観点から許されるというものをつくり得たとするならば、私は現実的に、例えば仙台でいいますと、実質的な減車に移ることができる大きな可能性が高まるだろうと考えているわけです。

ですから、そういうことに踏み切らざるを得ない事情があるわけですから、その点でぴしとした解答を出すということも大事だと思います。

また、2つ目は、新規参入や増車の抑制という事柄についても、この間国土交通省は相当頑張ってくれたと私自身も評価をしていますけれども、それにしてもつくった緊急調整制度というのは、昔沖縄、今仙台だけ、大問題となっている大阪で緊急調整地域に指定されないような、制度というのは一体何だと言わざるを得ません。

まさに、緊急調整措置制度のあり方そのものも見直して、もっと実態との関係で機動的に発動できるような要件なり条件であるべきではないか。これも、さきの「中間的な取りまとめ」の中で、問題点として出されているわけですから、当然これは通達ですよ。法改正の必要なし。通達事項ですから。なぜ、そこまで踏み切らないのかという気もいたしております。したがって、今後いろいろな作業が進められるでしょうけれども、通達の中で確かに何でもかんでも運用するというものではありませんけれども、実態の中で改善されるべきものをちゃんと手だてできる仕組みであり、法改正が伴わなければ有効に作用しないものがあるんだとするならば、それに適った手を打つということが非常に重要ではないかと思います。

もう少し申し上げておきたいのは、今日出されました「供給過剰地域の対策」についての10ページですか。下のほうですが、さらに、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云々というくだりがあるわけですが、これは協調的減車ということかなと私は思ったんですが、前段の部分はほんとうに必要なのかと。「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」に。やたらにこういう前提条項が出てくるわけです。こういう前提とは全然違った実態であるからこそ問題であるわけであって、あえてこういうことを“言いつつ言いつつ”の方向性というのはちょっと合点が行かない。もうちょっと正しい日本語を使っていたきたいなど、そんなことも思っております。

最後ですが、先ほど数値を検討すべきだという話がありました。私は、前も言ったと思うんですが、例えば、97年当時は東京の実働率は90%、実車率は50%。これを10

0の指標として、それをオーバーすれば供給過剰。それを下回れば、いわゆる車の台数が足りないという目安をつくって実態として運営していた背景があるわけですから、そういうことも踏まえて画一的にというわけにいかないでしょうけれども、必要な手だてはそれぞれの地域、特に地域的に具体化という面では活かすことのできるものではないかと考えておりますので、ぜひそういったことも含めて答申の中に反映させていただけたらと思っております。

以上です。

【山内委員長】 そのほかにご発言いかがでしょうか。

済みません、じゃあ木村委員が先ですね。どうぞ。それから政栄委員に。

【木村委員】 個人タクシー協会の木村でございますが、先ほど、個タクの減車の問題ですとか、年齢については70歳でというような個人タクシー関連のお話も出てきておりますが、この問題は、個タクだけの問題ではないと私は思っているのです、お話をさせていただきたいと思うんです。

まず減車の問題ですけれども、個人タクシーと法人タクシーというのは、おのずと性格が全く違うんです。法人タクシーというのは経営者がどんどん年をとっても、法人ですから、2代目に譲るとか、社長さん、ほかの方に譲るとかということでエンドレスで続くんです。ところが個人タクシーというのはそうではない。もう一定の年齢が来るとやめていく。あるいは、亡くなったら減ってしまうという。全国で4万数千台ありますけれども、今毎年約2,000人ずつ減っております。それに対して、新規参入がどれぐらいあるかということで、全体の4万4,000、4万3,000が維持できるかできないかということなんですね。

今、個人タクシーは限りなく減り続けております。法人タクシーの個人タクシーになる卵の方々、予備軍です。この方々が法人タクシー業界で高齢化しているということで、参入が減ってきているんです。ですから、これも放置しておけば、つまり台数ストップすれば、20年で個人タクシーはなくなってしまいます。大体20年でワンサイクルなんです。これでなくなってしまいます。そういう宿命を持っているということをご理解いただきたいと思うんです。

ですから、個人タクシーをどう減車するのかなんてというのは考える必要がないんです。ほんとうに簡単になくすことができってしまうわけです。ですから、そこは、ひとつまずご理解をいただきたいと思えます。本田局長の胸一つで、私もあと多分十数年後にはこういう席に来れなくなる宿命を持っております。法人の社長さんたちはそうじゃないんです。法人の会社が残る限り、台数は減らないということです。そこはひとつ、ご理解いただきたい。

それと年齢の問題であります。個人タクシーは一定の法人さんの経験がないと個人になれないということで、私も三十七、八年前、約40年前に法人の運転手になって、ずっとある会社で法人の運転手としてやっておりました。そこには夢と希望というのがありまし

た。ここで10年、15年、20年やっていると個人タクシー事業者になれるという夢と希望があったんです。実は、個人タクシーの制度というのは今から49年前にできたんですけれども、そのときにやはり法人の運転手さんに夢と希望を与える制度だった。そういうものをつくろうというのも目的の1つにあったわけです。現にそういう機能を持って個人タクシーというものはあるわけです。これをなくしてしまったら、法人の運転手さんって、じゃあどうするんだろうか。ずっと法人のタクシー会社で20年、30年、40年と勤めているとだんだん良くなる。そういうふうに我々はなってほしい。個人タクシーがなくても法人の運転手さんが、できれば固定給でずっとやって、10年たったら何割か給料がどんどん上がる。20年だったら倍ぐらいになるとか、あるいは七、八割は上がるとかいうふうになっていただければいいんですけれども、なかなかこの産業はそうはいかないんです。

つまり、新しく入った人も20年ぐらいやっているベテランの方もおおむね歩合ということで、やはりずっとやっていってどうなのかというのはあるんです。それは法人タクシー会社はいろいろな会社の政策があります。ですから、いい会社はほんとうに定着率がいいというところもあるんですが、いずれにしても法人の運転手さんの中で個人タクシーに将来なれるんだという夢と希望がなくなってしまうたら困るということなんです。今、全国では4カ所、4つの県で個人タクシーがないんです。そういうところの運転手さんに、ぜひ個人タクシー制度があって、なれるんだという制度を確立してほしいんです。

その次は定年の問題です。個人タクシー、確かに高齢化しているんです。これ、問題なんです。我々も、今、一生懸命、できるだけ、年配の方には早くやめていただきたいというような定年制度を導入しました。ただ、それと同時に今取りざたされているのは、じゃあ、個人タクシーをやめたら法人の運転手さんになるうか。こんな話まで出かけているぐらい、法人の高齢化も進んでいるんです。じゃあ、法人さんって、今、先ほど出た、70歳で切っちゃったら法人のタクシー会社って、今やっていけるんだろうか。そんな甘い状態じゃないんです。今、若い人が入ってこなくなっている。

例えば、東京の例をお話しさせていただきますと、東京では70歳以上でくくったら個人タクシーは3,215名です。法人の運転手さん、3,813名います。こういう状態なんです。大阪でいけば、70歳以上の方、個人で585名。法人で1,546名が。こういう方をほんとうに、個人だけ切って法人は切らないというわけにはいかないと思うんです。

今、ほんとうに、じゃあ、70歳だとか75歳でほんとうにばさっとやって大丈夫だろうか。今の雇用情勢を考えたときに、やはりここはタクシー業界が雇用とか、労働問題で受け皿になっているという部分はあると思うんです。そういう評価はしていただきたい。だから、やはり今ここで70歳でとか、75歳で法人の運転手さんも一緒になんていう話は、もうしばらく、ひとつ、勘弁していただきたい。これは個タク業界として申し上げているんじゃないで、タクシー業界としてぜひ1つお願いしたいと思っております。

いずれにいたしましても個人についてはそういうことで、今、何とかこれから個人にな

る人を、予備軍を、法人タクシーに若い人を入れていかないと、法人タクシーもますます疲弊していく。大阪で前回も坂本会長のほうから言っていただきましたように、もう59歳という平均年齢に法人業界はなっているわけで、そこが若い人がどんどん入ってくるという状況をつくる。

それはやはり先ほど佐々木先生のほうからもお話がありましたけれども、要するにもっと台数が減って行って、そして運転手さんの給料が上がって、経営環境、あるいは営業環境がどんどんよくなってくれば必ず若い人が入ってきます。魅力があって入ってくるんです。そうなれば、高齢化の問題もどんどん淘汰される。今の状態で、上の年配の人を切ってくれ。若い人が入ってくる。なかなか入って来ません。ですから、年齢の問題よりも、やっぱり今日のメインテーマになっている、台数制限の問題を何とかきちっとやっければ、そういう問題は自然に解決すると私は思っておりますので、どうかひとつ、個人タクシー業界のことも、ご理解いただきたいなと思っております。

以上です。

【山内委員長】 じゃあ政栄委員、どうぞ。

【政栄委員】 あらかた同様の意見が出ていたところでありましてけれども、ちょっと、私なりに気づいたこと、お願いしたいことを申し上げたいと思います。

先ほどお話がありましたように、これは後で付されているようでありましてけれども、まず地方で人材がないノウハウがない、という議論がよく国交省も含めてよく茶飲み話に出てくる議論でありますけれども、これは違うんです。権限と予算を与えれば、地方でもそれはきちんと機能する。それからこれを斜めにずっと最後まで読んでいきますと、最終的にこの地域は供給オーバー、ということの判断は、運輸局サイド、国土交通省サイドでそれを決めていくべきだと。そしてそれについて地方の皆さんの意見も聞きながらという主と従の部分がそういう仕組みを考えておられるようだけれども、ここは一番、地方に全権を委任して、そしてその中で、前回の運賃の問題もそうですけれども、場合によってはその地域では同一運賃のほうがいいというコンセンサスが得られるかもしれない。またときには、上下幅あったほうがいいという話になるかもしれない。そういったことも含めて、もう少し地方の人たちの意思を大切にしていけたらいいなと、第一に思ってます。

もう一点、これもご意見がありましたように、各地域で、例えば供給過剰といっても、人口規模、利用者の数のわりに車が多いととらえるのか、例えばここで前段のほうに書き込んでありますように、環境の問題、道路渋滞の問題、いろいろな複合的な理由があって、供給過剰が起きている。例えば、繁華街で二重駐車、三重駐車になる、こんなばかな状態があっただろうか、そして雨が降ったときでも、雪が降っても間に合うような台数を用意しておくのがこの産業に求められているのだろうか。そういったことは地域地域それぞれ事情が違う。それについて、一律の方程式で適正台数ということをはかるというのはいかがなものだろうか。ここら辺についても、地方公共団体も含めて、利用者の皆さん、それから地域の業者の皆さん、労働組合の皆さん、いろいろな人たちの合議の中で、いい

案を出していく、そしてそれは、最終的に国土交通省で、我々のまちではこういうことでやりたい、了解してほしいというやりとりがあって、よしやれというふうな制度が、今、求められているのかなと実は思っているところでもあります。

それから施策の順番といいますか、これが、まずあると思うんです。例えば8ページにも計画の内容としていろいろなことがありますということで、総花的に記載されておまして、それぞれ、必要なことだろうと思います。ただ、今、大事なことは、このあり余るような車をどうやって適正な台数にコントロールするのか、そしてそのことについて、まず、働いている人、事業者の立場でものを言うと、またご批判をいただきそうなので、利用者も含めた関係する人たちが、みんなそれぞれ、こんなところで納得しようというような所へ落としていく。そのためには減車を伴う供給調整が必要なんだ、それを優先順位としてはまず考えていっていただきたい。その上で、構造的な問題についてもしっかりとしたものをつくって、施策として挙げていっていただきたい。こんなような施策上の優先順位をもう少し明確にしていっていただきたいということがございます。

それから一つだけ例を挙げますと、まちづくり・都市政策等と一体となったというふうなことを書かれておりますけれども、どんなことをイメージしているのかということをもし書けるのであれば書き込んでいただければと思うんです。私どものぼんくら頭では、例えば総量規制だとか、パークアンドライドだとか、そういった環境の構築と同時にタクシーがあったりバスがあったりしていいんじゃないか、そういったことなのかなというおぼろげな感じはしておりますけれども、そこら辺について、どういうご意見のもとでこういったことが書き込まれてくるのか、最終まとめの段階では明確にしていっていただければと思います。

それから、供給抑制策で、事業者による減車の促進ということが大きな課題となっておりますが、これは事業者の皆さんの前で言うのはまことに失礼だけれども、任せておいたら必要なだけの減車はできません。これは何とか制度的なものとして機能するような仕組みを考えてもらわないと、自主的になんて言ったら、先ほどもお話に出ていたように東京でも1,000台という減車目標を立てて、会長さん以下頑張ってもらっておりますけれども、2%に満たないんです。1,000台減車が進んだとしても、今、2%車減らしたぐらいでどうなりますかという話です。それでも、やらないよりはやったほうが良いということであればいいけれども、実際に効果を期待するのであれば、その程度ではどうにもならない。2%でなくて2割の間違いいではないかというのが、あらゆる地域でのタクシーの状況であると思っています。そこら辺について、メリハリのある、事業者に丸投げしたような話ではなくて、もう少しきちんとやっていただければと。そのための法律をどういうふうに改正したらいいかというのは行政の皆さんの最も得意とする分野でありますから、ほんとうに相談に乗っていただきたいなと思っております。

乱暴な話になりましたが、以上でございます。

【山内委員長】 安部委員、どうぞ。

【安部委員】 各委員から出された意見でちょっと気になったことについて申し上げたいんですが、まず田中委員から、諮問されたこととちょっと違った議論になっているのではないかという趣旨のご意見があったと理解しておりますが、私は、必ずしもそうは思っておりません。国交大臣から諮問があったのは、物価関係閣僚会議で出された論点などを中心としたタクシー事業のいろいろな問題について議論をしろということが諮問理由でありまして、その中には例えば、タクシー運転者の賃金の確保とか不良事業者の退出促進とか、運賃制度では総括原価方式の見直しといった具体的な項目がありまして、これについてはこのワーキンググループで議論を積み重ねてきていると思っておりますから、私はそう大きく変わってきてはいないと思います。問題は規制緩和の効果を消費者に還元するという部分の理解の仕方だと思うんです。たしか4回目の論点整理のときに、国交省からの原案はかなりそれに沿った横断的な視点が出されたのですが、この場で、そうではないもっと別の視点で見ないと現状に合っていないという指摘があった後、大きく変わったというふうに理解しております。その4回目か5回目の論点設定のときの、6つの分野とそれの横断的視点というのが、このワーキンググループの議論の途中経過を踏まえた論点で、議論の出発点になるべきだと考えておりますので、田中委員の意見とは違って私は外れていないと思っております。こういう方向で議論していった問題ないと考えております。

それから、関委員が大変いいことを言われて、地方は、今、人口減で生活の足が確保できない。かつてはバスが住民の足を担っていて、それも無理で、代替バスになっても維持できないというところまで追い込まれている地域がありますから、こういうところで、例えば乗合タクシーのようなものが新しい地方住民の足がわりになるということは大変いいことです。それはそれで非常に大事な視点なのですが、問題なのは今、議論しているのは、都市圏を中心としてタクシーが大きな問題になっている。そこに大きく網をかけるような制度設計を議論しているのであって、個別に地方で発生している問題も大事な視点なので、別の枠組みの視点で、そういう制度設計をすればいいのではないか。ですからその制度設計と、今、全国の大きな都市部を中心に起こっている問題を一緒に議論しようとするところとちょっと無理があると考えます。関委員のご指摘は、ご指摘として受けとめて、国交省はまた別の枠組みでぜひ取り入れていただいてご議論いただいたらどうかというふうに考えております。

最後に、木村委員の言われたこと、ご指摘の点は私は分かっているわけでありまして、ちょっとご意見とは違う考えを持っています。ただ、70歳定年制というのは、私、前回唐突に申し上げたので、今回の議論の中でこれを十分取り上げていただくのは無理があると思っておりますので、これはこだわっておりません。おまとめのときに考慮いただかなくて結構です。

以上です。

【山内委員長】 佐藤委員。

【佐藤委員】 今日のペーパーを見せていただいて、10ページ目にインセンティブが

出てきたのでちょっとびっくりしていて、市民としては数が増えてほしいと思ってやっていたわけではなくて、でもそれを税金で払うような形になるのだったらちょっと困ったなと思ったんですが、多分、今日の話ではそういうことにはならないだろうという雰囲気、よかったなと思っているところです。供給過剰の問題はそもそも固定費が低いとか歩合賃金制とか、そこに問題があるわけなので、それを違う形でカバーするというのは筋がおかしいので、基本に戻ってどうするか。そうすると減車をどうやってちゃんと進めていくかというところに、もう少しきちとした制度設計が必要なんじゃないか。それが無いのに、減車を先にやるというのは市民感情としてはなかなか納得しがたい。タクシーの関係者と乗る側ですから、そもそもやっぱり大分温度差がありますから、そこを意識したものにしていかなくはいけないのではないのでしょうか。

ただ、一方で、消費者、特に都市部の乗客が減っている中で、これまでどおりにサービスする必要があるのかどうかというのは非常に問題だと思うんです。CO₂のこともありますし、流しのタクシーがどんどん走っているという状況が、ほんとうに国として都市としていいのかという問題は、これは市民にも投げかけなければいけない問題だと思います。ちゃんと場所を決めてやりましょうとか、そういうことを含めた議論をここで減車していただかないと、なかなかついていけなくなってしまうというのがありますので、その辺少し、いろいろなところで競争を忘れちゃいけないとか書いてくださっているんですけど、ちょっと論点がずれてしまっているのではないかと思いますので、もう一回その辺を整理していただきたいと思います。

【山内委員長】 ありがとうございます。

関委員。その次に坂本委員。

【関委員】 先ほど安部委員がおっしゃったことに対して、一つだけ、私の意見をもう一度言わせていただいたほうがいいかなと思っています。

私が申し上げた例というのは、確かに今回の需給調整とは全く関係のない地域の問題ではあるんですけども、ただ制度が一度、国にしる何にせよできたときには、必ず、そういった地域にも影響が出てくるという制度設計にならざるを得ないですね。国もそういうふうな形でやってきますので、私が申し上げたかったのは、地域の課題を地域の視点で見ること、それと、地域で決定できる仕組みでつくっていただきたいということを再度念押しをしていきたいということです。次元が違う問題だということは重々わかっているんですが、ただ、どうしても法律なり制度設計をすると、そういったほんとうに地域の足が困るところに大きい影響が出るというのは、地方自治体においてですね、制度の中で必ず起きる問題なんです。ですから、それをわかった上での制度設計なり、大きい、例えば仙台、大阪の問題をもう一度捉えなおすという視点がない限りは難しいだろうということをご認識いただきたいと思っています。

【山内委員長】 坂本委員。

【坂本委員】 これ、奥田旅客課長、確認ですが、8ページのところに関係者一体とな

ってというくだりですが、国という表現の中に、当然これ、各地方運輸局というのは包括されていますね。当然。言わずもがなですね。そうですね。

【奥田旅客課長】 はい。

【坂本委員】 今度、来月にある程度総合的に書きになるときに、地方運輸局という言葉を使っておいてください。確実に。よろしくお願いします。

この表現、私は、大阪の名前もたくさんお出しいただきながら、ご助言いただいて、恐縮していますが、この大阪、近畿見ていたら、地方行政は当てになりませんよ。やっぱり国と地方運輸局ですよ。それがこのタクシーの将来の問題も地域の活性化のためということになってくると、あくまでも国土交通省から主体的にすべからくやらんことには、という話をつけ加えさせていただいて、終わります。

【山内委員長】 そのほかに。富田委員。

【富田委員】 そろそろ業者として話ししなくちゃいけないころかなと思っているんですけども、供給過剰問題というのは、私どもの業界で今抱えている一番難しい問題で、私はこの交政審の今日一番大きな山を越えなくてはいけないなと思っております。

非常に難しい問題で、簡単に結論は出ないと思っておりますけれども、バブルの時代がはじけて、それでお客さんが減ってしまった、それで車はそのままの台数だと。その後規制緩和が行われて、車を自由に増やすことができるようになった。ということで、バブルの時代の台数の上に余計台数が乗ってしまっているという現状で、我々のお客様がものすごい勢いで減少しつつある。現状、アメリカの金融不安定の問題が出ておりますけれども、緊急金融恐慌のあれでまたまた大幅に減るのではないかと私は非常に危惧しておりますけれども、お客さんが減ったことと、車が増えたことと、逆のこと、両方が行われまして、この供給過剰という結果になってしまった。需給のアンバランスが起きてしまった。これをどうやって直すのかという問題は、いってみれば非常に簡単で、適正台数にすればいいんです。非常に簡単なんですけれども、一体どうやってやるのかという問題になってくると思います。方法論が非常に難しいと思います。今日は公取の方も見えているようですが、公取でもなかなか難しいご判断をなさっているようですし、国土交通省でも頭を抱えているのではないかと思っておりますけれども、私はもう、これさえできれば、すべてタクシーのいろいろな問題が出ておりますけれども、ほとんどすべて、80から90%解決してしまうのではないかと考えています。そういう意味で、タクシーの問題というのはですね、いろいろ地域によってなんとか順調にいつているところと、非常に疲弊しているところといろいろあると思っておりますけれども、タクシーの問題は、安全問題が全然よくない、事故が全然減らないと。それから環境問題でも非常に問題があると。それから乗務員の賃金も非常に低下して困っていると。それで業界全体みんな疲弊していると。悪いことがばたばたたくさんあるわけですけど、運賃もこの台数の持っていくき方によっては私は安くできるということをはっきり言えると思っております。そういう意味で、運賃を安くするために、外国ではですね、台数の規制をきちっとしているわけです。ですから台数規制とい

うのは業者保護ではなくて、利用者保護のために、運賃を安くするために台数を規制しているということがはっきりしていかないと、なかなか、社会では認められていかないのではないかという気がいたしております。

そういう意味で、今日、この供給過剰をどうするかという問題なんですけれども、私どもタクシー業界では、非常に経営的にも乗務員さんの賃金にしても事故の問題にしてもすべでもう問題が山積してまして、一日でも早く解決したいというふうに思っております、ほんとうに今日、明日からでもタクシー問題を改善してですね、このタクシー業界で問題ないようにしたいというぐらい急いでいるんです。ですから、皆さん方でお忙しいところ論議いただいて申し訳ないんですけど、早急に改善案をまとめてもらいたいというふうに思っております。燃料も非常に高騰しております、それを抱えて非常に困っていると、タクシー業界では非常にたくさんあるんですけど、なにしろ急いでやってもらいたいというのが、私どもが皆さん方をお願いする問題でございます。

それで、この供給過剰の改善というのは自主減車ということで、今私どもは自分でやっておりますけれども、先ほどからお話が出ていますとおり、自主減車というのはやっても限度があるというような皆さんから出ておりますけれども、多分、限度があるだろうと。ただ、私どもは9月24日の東京の理事会で、これをスタートしたものですから、まだ、始めて1カ月ぐらいしかたないんですけど、それでもう300台近く減車が起きている。大分、半年くらいたちますと、私は1,000台くらいいくんじゃないかなと思っておりますけれども、東京と仙台で減車してもたいしたことはないというようなことで、やはり国にお願いして、減車の制度をつくってもらいより仕方がないじゃないかと。今度のこの交通政策審議会のワーキンググループの一番の目的は、この供給過剰問題をどういうふうに解決するかということだと私は思っております。これを解決することによってほかの問題が自動的に解決されるというように私は思っておりますので、なんとか、この供給過剰問題をどういうふうに解決するかということをぜひ真剣に考えていただきたい。自主減車でやれとこういふふうに書いてございましたけれども、自主減車っていうのはできないんです。これはこの業界で減車ということをやるのは初めてで、やったことないんです。増車はもう何十回もやってきておりますけれども、減車っていうのは初めてのことで、我々業界で一番嫌われる言葉です。だれもやりたいと思っております。私が減車で旗をふりますと、私、業界の会長をやっておりますけれども、会長の首はすぐすつ飛ぶと言われるぐらい、この業界の支持はなくなります。そのくらい、この減車という問題については業界で一番嫌いな問題なんですけれども、これをやらざるを得ないというところにきております。これは、我々の力ではとても力が及ばないものですから、どうしても、交政審の委員の皆さん方をお願いして、国を説得していただいて、国の力で、なんとかこれが実行できるようにひとつお願いしたいと思っております。

それから、減車を今やりながら、いろいろなご意見、労働組合からも出ましたけれども、10,000台ぐらい東京はやらないと効果が出ないということを言われていまして、1

0,000台ぐらいやりたいと思っていますけれど、300台、400台、500台、1,000台じゃ何にもならないとおっしゃっているんですけど、意外にそうでもないんです。これはどういうことを私どもが狙っているかと言いますと、2割休車があるから、2割減車しても何も変わらないって言っているんですけども、実際は、普通のウィークデーは、90%以上車は動いているんです。それで土日で40%くらいしか車は動かなくなってしまう。ということで、休みの日は休車がものすごく多くでるんですけども、ふだんのウィークデーは、90%以上車は動いていますから、2割減車するということが意味はあるんです。休車分を減車するということが、ウィークデーに動く車は少なくなるということで、私は全く意味がないとは思っておりません。私はそれを目当てに減車を皆さん方にひとつ自主的に自分で判断して必要と思ったら減車をやってほしい、ということをお取に逮捕されますので、私は、言えないんですけど、皆で、多いと思うのなら、自分たちの事業、産業だから、自分たちでひとつ産業を守ってくれということで皆さんにお願いしているわけですけど、なかなかうまくいかない。そういう現状になっております。

長くなりますけれど、いずれにいたしましても、供給過剰だということが、今日のペーパーの最初から最後までだ一と書いてあります。供給過剰地域の対策についてと書いてあるんですけど、今までの中に、ほとんど供給過剰という言葉が書類に全部入っています。ですからこれを直さないはこの業界はよくなりません。また、業界がよくならなければだれが被害者になるかといいますと、やっぱり利用者のところにその被害が行くんです。運賃の問題にしても安全の問題にしても環境の問題にしても、すべて、国民にいろいろと被害が行ってしまうということですので、この供給過剰、この問題につきましてもはなんとかですね、我々の力で自主的にやればいいたいんですけども、どうしても、これができないということですから、ぜひ、国のほうで、お力をお貸ししていただいて、これができるようお願いしたいと思います。もし、減車を、今日決めていただいて、明日からやれるようになりまして、強制的にやりまして、明日から効果が出ます。明日からこの業界はみんなよくなりまして、交通政策審議会やっている必要なくなります。そういうことで、この需要改革というのは時間が非常にかかる。ですけど減車がいつべんに2割行われまして、途端に、明日から効果が出るということだけ、お伝えしておきたいと思っております。

【安部委員】 一つだけいいですか。

【山内委員長】 済みません。時間が過ぎていまして、お二方が挙がっているんですが、お二方のご発言——安部先生、申しわけありませんがほんの一言で……

【安部委員】 私も一言で済みます。先に政栄委員を……

【山内委員長】 では先に、お二方。

【政栄委員】 申しわけございません。先ほどちょっと言葉足らずだった部分を補足させていただきたいんですが、供給過剰地域の認定、指定、こういった問題について、現在、指数的にそれが悪化していないから、問題が起きていない地域というニュアンスのご発言

もありました。だけれども、実はそうなんだろうか、というところをもう一回メスを入れていただきたいというのがこの補足の意見の部分です。一般の全産業男子、労働者等の賃金格差で250万、300万という、それはもうはるか半分以下ということになるんですが、こんな状況の労働条件、低位のところでも均衡して数値が悪くなってない。これをもってして、そこはそういう指定の必要がないというふうな判断をもしされるとすれば、非常にそれは問題が大きいということをもまず1点、申し上げておきたいと思います。

今ほど、いろいろお話があったように、実際に蛇口をとめることは何とかできたとしても、減車もどこまで踏み込めるかという、相当のエネルギーが要ります。そういったときに、やっぱり最初のころの議論にもう1回立ち戻っていただきたいんですが、運転者資格ということで、これはいろいろなご意見もご批判もありましたけれども、そういった丁寧なサービスを提供するという上でも、やっぱり運転者資格制度というものについて、運転手さんの資質を上げ、そして、副次的に供給をコントロールしていくような仕組み、こういったものについてもご検討、これからの課題だというふうに思っていますので、論点のどこかにこういった意見もあったということについて触れていただきたい。これ、お願いでございます。

以上です。

【山内委員長】 じゃあ、待鳥委員、どうぞ。

【待鳥委員】 地方分権の問題、出ていますけれども、タクシーをすべて地方に投げるというのは非常に問題だと思いますし、危険だと認識していますので、私はこれは反対です。地方のタクシーの現状には、地方の有力者のものといったような実態が厳然としてあります。そうした中で、地域のしがらみの中でタクシーを扱うことについて問題が多過ぎるという現実です。日本の民主主義はそこまで発達をしていない。成熟していないと、私は思っています。

やはり、運輸行政が基軸にあって、全国の一律のルールの中で施策は行われなきゃいけないし、そこに地域ごとの協議の場を設けて自治体や利用者の意向を反映させるという仕組みは大事だと思いますけれども、基軸は運輸行政がきっちりやるべきだと思います。

【山内委員長】 じゃあ、安部委員、どうぞ。

【安部委員】 すいません、時間とりまして。富田会長のご意見を聞いて、ちょっと私は首をかしげました。

つまり、私は、供給過剰問題が解決したとしても、すべて問題が解決するとは思っておりません。自動的にほかの問題は解決しないと思います。過去、需給が適正であったときに、消費者のほうに向けたタクシー経営がどれだけできていたかという、非常に私は疑問だと思っておりますので、その点は大変申しわけないんですが、意見が違います。

問題が解決しないと消費者に被害が及ぶという言い方は、やはりその業を担う方のご意見として、こういう席上で言われるのはいかななものかと思っておりますので、ちょっとそれも私は首をかしげましたので、そういうものの言い方は業界の代表としていかななものかと

いうふうに、大変失礼ですが思っております。

【山内委員長】 ありがとうございます。今日、ほんとうにいろいろな意見が出ましたので一言でまとめられないんですけども、これ、次の取りまとめの方向に向けて、事務局とも議論しながら。

これ、エッセンスのところは、私は全部がそれぞれ違う意見じゃなかったと思っているんです。共通する部分もないことはない。その辺をまとめながら、次の全体の取りまとめをさせていただこうと思いますので、よろしく願いいたします。

本日予定していた議事はこれで終了ということでよろしいでしょうか。じゃあ、事務局のほうから予定等を言っていただきます。

【阿部調整官】 既にご連絡しておりますが、次回のワーキンググループは11月13日木曜日の16時から18時でございます。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。熱心にご議論いただき、時間が超過しまして司会のせいで申しわけございませんでした。

それではこれにて審議を終了いたします。どうもありがとうございました。

— 了 —