

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会

タクシーサービスの将来ビジョン小委員会（第1回）

日 時 平成17年10月4日（火）

15:00～17:00

場 所 国土交通省11階共用会議室

（議 事 録）

開 会

○旅客課長 それでは定刻となりましたので、第1回タクシーサービスの将来ビジョン小委員会を開催したいと思います。

開催に先立ちまして、本小委員会議事内容は、発言者を含めまして原則公開とさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

まず冒頭、開催に当たりまして、宿利自動車交通局長よりごあいさつ申し上げます。

○自動車交通局長 自動車交通局長をしております宿利でございます。

本日はお忙しい午後でございますけれども、タクシーの将来ビジョンを検討する小委員会にご出席いただきまして、本当にありがとうございます。

また、日ごろより自動車交通行政に関しまして格別のご理解、ご支援を賜っておりますことにつきまして、この場をおかりして厚く御礼申し上げます。

タクシーサービスにつきましては、国際的に見て日本のタクシーは安全で安心で便利で質も高くという非常に高い評価を得ていたと思っておりますが、最近の状況はちょっと黄色い信号ぐらいが点滅しているかもしれないという気も私はしております。

平成14年から新しい規制の体系がスタートいたしまして、新しい仕組みが期待しておりますが新規の参入あるいは新しいサービスの展開、多様な運賃の導入が着実に進みつつありますが、一方で限られたといいますか、引き続き低迷しております需要の中で、既存事業者を初めとする増車が行われているようなこともありまして、タクシー事業の経営は非常に厳しい状況にあると認識しております。

また、運転者の労働条件あるいは運行管理、その他、幾つか安全・安心で快適なサービスという意味で、地域によりますけれども、私どもの目から見て気になるような事象も出てきているのかなという気がしております。

申し上げますまでもありませんけれども、タクシーを初め公共交通は、安全で安心で質の高いサービスを国民に提供するという大変重大な使命を負っているわけでありまして。特に私はこれからの時代、高齢化が進み、人口が減少していく時代に、またビジネス、観光を初め、国際的な大交流時代を迎えていく時代にタクシーサービスが行います個別的で多様できめ細かい公共的なサービスは大変重要な役割を一層増してくると確信しているわけですが、そういう中でもう一度安全で安心で質の高いサービスを国民や社会に提供できるの

かどうかということについて、この時期に総点検をしてみる必要性は大変高いのではないかと思った次第であります。

このような問題意識で本日以降、多くの皆様にご検討にご参加いただくわけですが、これからのニーズにきちんとタクシーサービスがこたえていけるような、そういう将来を展望した議論を忌憚なく交わしていただいて、タクシー事業、タクシーサービスが健全に発展していけるような処方箋といえますか、具体的な方策についてその答えを見つけていただければありがたいと思っている次第です。

きょうからご審議をいただきまして、来年6月を目途にご検討いただければと思っております。課題がたくさんある中で9カ月ぐらいと限られた時間ではありますが、私どもはこの場でご議論いただきご検討いただいたものを来年度からの予算その他の行政施策に的確に反映していきたいという思いがございますので、6月をターゲットにご審議をお願いした次第でございます。

どうか私どもの問題意識をおくみ取りいただきまして、忌憚のない幅広い観点からの将来に向かったご検討をお願い申し上げまして、簡単ではございますけれども、最初のごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

○旅客課長 それではここで、大変大勢の委員の皆様方にご就任いただきました、委員の方々のご紹介をさせていただきたいと思っております。事務局からご紹介させていただきます。

○旅客課課長補佐 事務局から委員の皆様方のご紹介をさせていただきます。

一橋大学大学院商学研究課長、同大学商学部長の山内様。

サントリー株式会社次世代研究所部長、佐藤様は本日は少し遅れてお見えになります。

全日本交通運輸産業労働組合協議会議長、設楽様、本日代理で中西事務局長がお見えになっております。

社団法人日本ツーリズム産業団体連合会会長、船山様。

読売新聞社論説委員、松田様。

淑徳大学国際コミュニケーション学部客員教授、廻様。

東レ株式会社特別顧問、飯島様。

株式会社まちづくり三鷹事業部プロジェクトマネージャー、関様。

株式会社リクルート国内旅行ディビジョンじゃらんリサーチセンター、玉沖様。

東京海洋大学海洋工学部教授、寺田様。

社団法人全国消費者生活相談員協会消費生活専門相談員、八田様。

日本放送協会解説委員、目黒様。

つばめ自動車株式会社代表取締役社長、天野様。

日本交通株式会社代表取締役社長、川鍋様。

日本タクシー株式会社代表取締役会長、坂本様。

仙台タクシー株式会社代表取締役会長、佐々木様。

有限会社三ヶ森タクシー代表取締役、貞包様。

財団法人全国福祉輸送サービス協会会長代行、関様。

第一交通産業株式会社代表取締役社長、田中様。

社団法人全国乗用自動車連合会会長、新倉様。

社団法人全国個人タクシー協会会長、原様。

全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長、政栄様。

全国自動車交通労働組合連合会書記長、待鳥様。

毎日タクシー株式会社取締役社長、三浦様。

大興タクシー株式会社代表取締役社長、吉田様。

そして行政サイドでございますけれども、松尾自動車交通局次長は後ほどお見えになります。

次に警察庁交通局、石井交通企画課長。

厚生労働省労働基準局、大西監督課長、本日代理で田代主任中央労働基準監察監督官がお見えです。

以上で紹介を終わらせていただきます。

○旅客課長 大変多くの委員の皆様方、人数が多うございますが、よろしく願い申し上げます。

まず小委員会の委員長につきましては、事前に自動車交通部会の杉山部会長より山内先生が指名を受けておられますので、この場をかりましてご報告申し上げます。

また委員長以外の委員全員につきましては、大臣からの陸上交通分科会委員の指名書につきまして、封筒の中に入れて机の上に置かせていただいております。

また、臨時委員、専門委員の皆様につきましても、大臣からの任命の発令がございましたので、封筒の中に入れさせていただきます。よろしく願いしたいと思います。

それでは山内委員長より、ごあいさつをお願いします。よろしくお願いします。

○委員長 このたびこの小委員会の委員長ということでご指名をいただきました山内でご

ざいます。どうぞよろしく願います。

私は学生のころ、まだ学部で勉強しているころからタクシーというものに興味を持っておりまして、ご承知の方もいらっしゃるかもしれませんが、私の卒業論文はタクシーについての分析でございまして、それ以来30年にはなりません。それ近く、タクシーの問題にかかわらせていただいております。

先ほど宿利局長からごあいさつがありまして、その内容でこれからの会議の状況や我々がやるべきことはすべて言い尽くされていると思って、繰り返しは必要ないかと思いましたが、私なりに少し思うところを述べさせていただくと、私も同感でございまして、タクシーは非常に今大きな分岐点といえますか、曲がり角に来ていると思っています。

需給調整規制の廃止を旧運輸省が言ったのは1996年で、もう10年近く前になりますけれども、それ以来いろいろな分野で事業規制を変えてきた。ありていに言えば規制緩和を行ってきたわけですが、タクシー分野は非常に難しい分野だと思います。と申しますのは、これは労働集約的であるとか、あるいは需要が分散してあって、それに対して個別の供給者が対応していく。通常の公共用交通機関とか大量輸送機関とは違った特性を持っている産業ですね。こういうところで規制緩和をして、新しいサービス、新しい運賃などいろいろなことが出てくると期待したわけでありまして。

先ほどの局長のお話にもこれもございましたけれども、だんだんそういうものも見えてきているかなとは思っております。ただ、世の中の景気の問題もございまして、ここのところ少しよくなっていますが、それでもタクシー需要は低迷しています。需要と供給の間のミスマッチがあるということですね。これをどういうふうに埋めていくかが一つの重要なポイントだと思います。

今申し上げましたように、タクシーは個別対応型の供給側の対応ができますので、これからの日本の社会にとって非常に重要な役割を持つということもあります。少子高齢化、特に高齢化だと思いますが、高齢化していく中で交通の輸送に対するニーズも多様化してくる。タクシーはある意味ではそれを埋めていける、それを満たしていけるようなポテンシャルを持っていると思うんですね。そういう意味で見れば、これからタクシーの役割は非常に重要になると思います。

もう一つは過疎地等の問題ですね。人口がこれから減っていくということはございますけれども、そうするとどうしてもこれまでのいわゆるコンベンショナル、在来型の輸送機関ではサービスが行き届かないような地域が出てくる。これはもちろん過疎地もそうです

けれども、場合によっては都市内でもそういうところがあるのかもわかりませんね。そういうことについてもタクシーは非常にきめ細かいサービスを提供できる、こういう特性を持っていると思います。

先ほど転機に来ていると申し上げましたけれども、私はこの転機が暗い方向でだめだという見方であってはならないと思っています。今回の小委員会のテーマが将来ビジョンを検討するということですので、タクシーについてもこういうマーケット、こういう需要を開拓していく、あるいはこういうサービスを提供していくという積極的なポジティブな議論を行っていきたいと思っています。

きょうここにお集まりの委員にご就任くださった皆さんは、この道の第一線級の方といえますか、プロの方あるいは非常に多くの知識をお持ちの方ばかりですので、皆さんのご協力を得ましていい将来ビジョンをつくり上げたいと思っていますので、何とぞ協力をよろしくお願いいたします。

以上で私のあいさつにさせていただきます。

○旅客課長 ありがとうございます。

これより進行につきましては、委員長よろしく申し上げます。

○委員長 早速でございますが、議題4「小委員会の設置について」から私の議事進行にさせていただきます。まず事務局から資料の説明をいただきたいと思っています。よろしくお願いいたします。

○田端課長 それでは資料1、資料2に基づきまして、簡単に説明申し上げたいと思います。

資料1でございます。本小委員会についてであります。「1、背景」ですが、平成8年12月に旧運輸省が運輸部門全体の全運輸事業分野において需給調整規制を廃止するということを決定いたしました。これを受けて開催されました当時の運輸省の運輸政策審議会の答申、これは平成11年4月でございますが、これを踏まえて平成12年5月に改正道路運送法が成立いたしまして、平成14年2月に施行されております。その後、タクシー事業におきましては福祉タクシーあるいは観光タクシーという新しいサービス、あるいは多様な運賃の導入がなされ、利用者の利便の確保という点から一定の効果があらわれつつございます。

しかしながら、先ほど委員長からもございましたように、景気の低迷によって輸送人員が減少の傾向が続いております。これは昭和45年がピークでございますが、その後長期

減少傾向をたどっております。一方で需要が上向きに転じていない中で、タクシー車両は規制緩和後、増加しております。こういう中で会社の経営環境としても大変厳しいという状況、それとともに歩合制を中心とするタクシーのドライバーの賃金が低下傾向にございます。ということで、過労運転とかサービスの低下を招いているのではないかという指摘もなされているところでございます。

こういう背景で、先ほど局長から申し上げましたが、規制緩和の実施から3年半余り過ぎている現時点において、規制緩和後のタクシーの状況、まず実態の把握及びその分析を行い、輸送の安全、利用者利便の確保を一層確実にするという視点から、将来のタクシーサービスのビジョンについてのあり方の検討及び必要な環境、整備方策について審議することを小委員会の趣旨といたしたいということであります。

スケジュールは大変きつい中で、1カ月半ごとに1回程度という開催スケジュールで、来年6月を目途に審議結果をまとめるということで進めていただきたいと考えております。

次のページは先ほど申し上げましたように公開で行い、議事録についても公開するということになっております。

資料2は関係法令をおつけしておりますので説明は省略させていただきますが、国土交通省の設置法に基づく審議会ということで、その中で分科会、小委員会を置いて委員の皆様方にご就任いただいたということでございます。

資料1、資料2につきましては以上であります。

○委員長 どうもありがとうございました。

この小委員会の設置について背景等をご説明いただきましたが、何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

先ほど局長のお話にもありましたように、私もちょっと考えていることを言いましたけれども、タクシーをこれからどうするかということを議論するには重要な時点ということで、まさに交通政策審議会でそういう場を設けられたということだと思います。

何か特段ご質問がなければ、議事は先に進ませていただいて、何かお気づきの点があったら発言願いたいと思います。

続きまして、議題5に進ませていただきますが、「タクシー事業の実態及びタクシーが直面している問題」でございます。これも同じように事務局からご説明いただいて、皆さんからご意見、ご質問ということにさせていただきます。

○旅客課長 資料3に基づきまして、タクシー事業の現況につきましてご説明申し上げます。

と思います。

多くのタクシー会社あるいは組合の方々、基本的なところも入っているかとも思いますが、一応整理させていただきまして、臨時委員の皆様あるいは委員の先生の皆様方の共通の現状分析ということでさせていただきたいと思います。

まず「1. タクシー事業の現状」です。(1) 事業の規模でございます。平成15年度のデータです。事業者数は約5万4,000事業者、法人が約8,048者、個人タクシーが約4万6,500者でございます。車両数は26万両、従業員数46万人、輸送人員が23億人です。売上高の規模は2兆円、2兆円産業ということで、中小企業割合は99.1%、これはまた後でご説明申し上げたいと思います。

(2) ですが、経営状況は現在営業収支率は100.1%でございます、そのうち経費の内容は右側に人件費が75.2%と書いてあります。これも後でもうちょっと大きな字でご説明申し上げます。

(4) は道路運送法の基本的な規制緩和の内容です。事業への参入は現在免許制、いわゆる需要供給バランスで需給調整をしているという免許から許可制、これは事業に参入するに当たっての輸送の安全がきちんと確保できる体制であるとか、人的な体制も含めてそういう許可要件で許可するという内容になっております。運賃・料金は認可制という形になっております。これも後でご説明申し上げます。事業計画、特に車の増減車を変更することは従来認可制でありました。ですから、需給バランスを見て何台増車が可能という判断をしておりました。これがなくなりまして、会社の判断で事前に届けられる内容になっております。

一方、緊急調整措置がございまして、これは下に書いておりますが、著しく供給過剰になったようなケースで、輸送の安全とか利用者利便を確保することが困難となるおそれがあると認めるとき、期間を定めて特定の地域を指定し、それで新規参入をストップあるいは増車をストップするような仕組みでございます。これは法律の特例ということで道路運送法にセーフガードとして措置されております。

次のページ、(5) タクシー事業の特性です。これも簡単に申し上げますが、台数をふやせばシェアが伸びるという意識が事業者、会社に強うございますから、台数をふやすため、かつ台数をふやすための投資額が先ほどのコスト構造からいきますと大きくないことから、供給過剰に陥りやすい特性があります。2番目は、歩合制賃金が主流でございますから、売上げが上がらないとき、減収のかなりの部分が運転者の賃金に跳ね返るケース

が特性としてございまして、長時間労働とか過労運転を招きがちだと言われております。

(6) は最近の動きで、新しいサービスも進められているという点です。

次のページで事業の概要をもう少し細かく申し上げます。(1) で輸送機関別の旅客の輸送量です。輸送人員は人員ベースで2.7%、人キロベースで0.8%という機関分担率であります。

(2)、昭和60年と平成15年を比較して、昭和60年を100とした場合の比較、タクシーが人員で72%、人キロで76%、2割5分ほど減っているということです。これは下の表に明らかに出ていますが、航空が伸びております。

次のページでございまして。タクシーの輸送状況と運送収入です。輸送人員は昭和45年をピークに減少傾向に来ております。下の目盛りは昭和40年、昭和45年、昭和50年、昭和60年、あとは平成3年からこうなっていますから年が合ってはおりませんが、いずれにしても昭和45年がピークです。輸送人員がその後50年以降もずっと低減してきており、平成15年まで続いております。運送収入はもちろん運賃改定などもございまして、ピーク時は平成3年ではありますが、昭和60年以降は輸送人員の減に伴って下がってきております。

(4) です、タクシーの利用回数と1両当たりの人口。タクシーは地域別に特性が大きく違います。ここでは東京と神奈川、愛知、大阪、兵庫で比較してしております。まず全体の年間の利用回数は全国では18.5回となります。これはタクシーが国民一人当たり年間18.5回。車両1両当たりの人口は全国平均で475人です。下の図で見ますと、東京が年間平均利用回数も約40回、1両当たりの人口は214人ということで、やはり利用の頻度が多い特性にございまして。

次のページですが、事業者数と車両数の状況です。法人事業者数は昭和50年がピークで、7,566社でした。その後ずっと下がってきておりましたが、平成14年2月の改正道路運送法の施行後、新規の参入が進み、事業者が増加しております。平成15年度現在で8,048社です。個人タクシーは基本的には横ばいです。車両数は合計で書いております。下に個人と法人の事業者数の推移をグラフであらわしております。

次のページの(6) 事業者の規模です。まず、法人会社形態でやっておりますタクシー会社ではありますが、資本金1億円を超える事業者が0.9%、従業員数が300人を超える事業者は2.4%で、中小零細の企業がほとんどであります。下の円グラフにそれぞれありますが、特に車両数規模という一番左の上の円グラフ、これは法人の会社でござい

すが、10両までが48.4%、30両までが27.1%で、ここに圧倒的に集中しております。従業員規模でも、右で見ますと10人までが40%ということで、中小零細の企業がほとんどという状況でございます。

次のページの(7)、事業収支の状況です。これは全国平均の収支率をとって100.9%で、黒字の会社が全体で65%、赤字の会社が35%、収支比率としては100を上回っておるということであります。事業の原価構成は大きな円グラフですが、約8割、正確に言いますと76%が人件費という労働集約型産業で、賃金体系は歩合制が主流となっております。人件費以外はいわゆるNPG中心としますが燃料費が6%、車両修繕・償却費5%、保険料8%、こういう内訳になっております。

次のページが「3. 輸送の状況」です。6大都市で輸送の状況を分析しております。この中で特に日車營收、車両数、実車率の三つのポイントでグラフを掲げております。

(2)で東京都の23区、武三地区というところで赤いところが日車營收です。ピークは平成7年から下がっておりますが、平成15年で4万8,000円という状況。実車率は青いところでございます。これは43.4%であります。車両数は一番下にありまして、現在約3万両で伸びておりますが、こういう状況にあります。車両数がふえますから実車率なども下がってきている傾向にあります。微減という形です。

次のページが神奈川県横浜・川崎・横須賀地区ということであります。日車營收は同じやはり下がっております。ここで4万647円です。実車率43.2%、車両数はふえてきておりますが7,200台。

名古屋地区、これも日車營收がずっと下がってきております。現在2万8,000円で、東京都近辺と比べると低くなっております。実車率も36.2%と低くなっております。

下の大阪地区ですが、日車營收は2万9,000円で3万円を割っております。実車率も下がってきている傾向で41.9%です。大阪地区は車両数の増が多いところであり、現在1万7,575両となっております。そういうことで1台当たりの1日の売り上げが、割り算でありますから減ってきております。

次のページは京都地区です。これは日車營收2万5,000円で、実車率は40.7%という状況です。

神戸・阪神地区も同じような傾向であります。日車營收2万6,900円という大台になっております。このようなところで6地区の分析です。

次の「4. 労働の実態」であります。運転者の勤務の形態です。法人タクシーは24時

間体制で運行するケースが多く、全国平均で1車両当たり1.7人の運転者が乗務しております。この勤務形態は需要構造によって多様なものになっておりますが、都市部では24時間運行を確保するために1車を2人以上の運転者で運行する勤務形態、隔日勤務が主流です。他方、地方部では昼間の時間帯のみの営業が一般的で、1車1人制、いわゆる日勤が主流になっております。あとは週40時間労働の規制のもとで行われておりますが、例えば東京では24時間運行を計画的に確保するためにタクシー車両の出庫時間をずらしております、午前7時から原則として1時間ごとに出庫することでやっているようなケースでございます。

次の(2)が運転者の労働実態であります。この点が下に図で書いております。まずタクシー運転者の労働時間です。全産業平均と比較して約10%長いという点、逆に年間所得は全産業と比較して40%以上低い状況にあります。そういう意味で、タクシーの運転者のいわゆる勤務状況は非常に悪い状況になっております。歩合制が主流であり、事業収入が運転者の労働条件に直結しております。下に全産業との年間所得と年間の労働時間の推移を書いております。タクシーが赤い線で時間を書いております。「▲」で、現在2,412時間です。一方、黒の全産業は2,196時間で、労働時間は10%程度長い。一方で、年間所得の差であります。平成3年までの間は比較的同じようなカーブでまいりました。平成3年の全産業534万円とタクシー430万円を比較しますと80%、約2割減という形になっております。平成11年が562万円と344万円、これは約60%となっております。現在平成16年、上の数字にもありますが56.7%で、全産業と比較して大変低くなっております。これが現在の労働の実態です。

次のページは運賃・料金の考え方であります。運賃・料金につきましては、道路運送法の規定によりまして、改正道路運送法の中でも認可制を維持したままになっております。これは利用者からはタクシーを選びづらいということで、乗って初めてわかるようなケースが多うございますから、そういう意味では料金明示をあらかじめきちんとしておくという必要性があるという考え方などに基づいて認可制をとっております。

(2)で運賃・料金の種類であります。距離制、時間制、時間距離併用制と、例えば成田空港まで東京のこの地区から行くと幾らという定額で決めるようなケースで設定されております。あと割引・割増などの料金が設定されております。

(3)は認可制でございますが、自動認可運賃というゾーンをつくっております、10%の幅で上限の運賃と10%下の部分、具体的に言うと東京などで660円の初乗り、

その10%減で590円の線というところがありまして、この10%のゾーンで自動認可ゾーンをつくっております。この中ですと原価計算書などの添付書類を省略して速やかに認可するというので自動認可としております。これで、初めだけ安く見せて後で乗り越えるという、利用者をちょっと欺くようないわゆる追い越しと呼ばれるものは認めていません。初めに下であればそのまま同じように上がっていくという仕組みで自動認可の仕組みを公示しております。これ以下になるものにつきましては、認可基準に基づく不当競争を引き起こすおそれがないかどうかという点をチェックするために、原価計算書の提示を求め、個別に審査して行っております。東京でも500円のタクシーがありますが、それは個別に審査した上で認可しています。

次のページで運賃制度の見直しでございますが、これにつきましては規制緩和後、特に規制改革推進会議においても、タクシー事業者の経営者はその創意工夫によって機動的柔軟な運賃設定を可能にできるようにやり方をもう少し柔軟に対応できるようにすべきであるという閣議決定に基づき、昨年9月に通達の改正を行いまして、標準処理期間、行政側の手続の時間を短縮する、あるいは多様な営業的な割引が行えることを例示しました。こういうことで明確化を図ってきております。

次は「6. サービスの適正化」であります。東京、大阪におきましては、タクシー業務適正化特別措置法に基づいてタクシーセンターが設置されております。このタクシーセンターにおいては、指定地域内で運転者の登録を行っております。逆に言えば、運転者は登録をしなければ東京、大阪地区では乗務できないということになります。この登録に際しまして知事試験あるいは研修を実施しております。あとタクシーセンターでは、いわゆる主要な乗り場とか繁華街における乗車拒否などの違反行為防止のために街頭指導するという現場の仕事や、苦情あるいは忘れ物の照会などに対応する仕事をやっております。ほかの地区におきましても、こういう法律に基づくセンターではなく、自主的にタクシー協会などが中心となって業務適正化の取り組みを行っているところが多々ございます。

次は「7. 交通事故の状況」です。これは走行キロあたりの事故発生件数ですが、タクシーが一番多くなっており、増加傾向にあります。1億キロメートルで事故の発生件数を書いております。タクシーが現在169.5件、自家用車の126.6件に比べてもこのくらい高くなっているということになります。また、平成14年後、ふえている状況にあります。

14ページに全般としての表をつけております。この法人タクシーの輸送実績の推移と

ということで、輸送の人員と収入、事故の件数、車両数の4ポイントを同じ表に入れております。輸送人員は「▲」ですが、ここは残念ながら平成元年からも低減をし続けてきております。運送収入も同じように輸送人員の減に伴って下がってきております。事故の件数が「●」で、平成12年が一つ上がっておりますが、基本的に事故の件数もふえてきております。平成13年に一度へこみましたが、また平成15年、平成16年と若干伸びております。赤い「×」は車両数で、ここが波がついております。平成10年、平成11年、平成12年、このあたりまでは需給調整もしてありまして車両数が減になっておりますが、平成14年、平成15年、平成16年と車両数がふえております。この稼働している車両数で割りますから、運送収入をこれで割りますから、一台当たりの日車營收が下がるという構図になっております。

(2)で最後に無線タクシーの普及状況をつけております。タクシーの無線の普及率につきましては、全国平均で83.8%となっております。83.8%が全国平均ですが、流し営業が行われている東京とか大阪の無線化率が低くなっておりまして、次の下の表にございますが、いわゆる23区と武三地区は60.0%、大阪で67.0%となっております。名古屋地区がこの比較の中では一番高く92%となっております。

ここまでがタクシーの事業の現状の分析でございます。

次の資料4でございます。これは昨年、私の勉強会という位置づけで、魅力あるタクシー事業のあり方研究会、いろいろなご議論をさせていただいたということであります。そこで中間取りまとめを8月に出してありますが、その中でタクシーが直面している問題の把握と分析で整理したものをつけております。これは既に公表をさせていただいておりますし、ホームページにもアップしてございます。これはまた後で見ただけならばよろしいかと思いますが、私が今ご説明を申し上げてきたところにありますように、事業者とすると収入を確保するためにシェアを広げようということで、車両の増をすることになります。人員がふえていませんと、一台当たりの日車の營收が下がることになります。歩合給をベースにしていますと、それをベースにいきますからドライバーの賃金が低くなるようなケースがあります。そういうところで、逆にいえば労働条件等が悪くなってきたときに乗務員のいわゆる質が下がりますと、またこれが利用の減につながるということがありますから、そういうところで利用減につながるようなケースがございます。こういうところでタクシーの問題は悪循環に直面している点を経営者サイド、乗務員サイド、利用者サイドという点で少し問題の分析をしたというのがこの部分でございます。

このあたりについてはもう公表させていただいていますから、説明は以上で省略させていただきたいと思いますが、こういう課題を含めて将来のタクシーのビジョンを含めて本日からご議論いただきたいと考えているところであります。

以上でございます。

○委員長 どうもありがとうございました。

資料3でタクシー業界の現状を多方面からご説明いただきまして、なかなか厳しい。業界の方はもちろんいつも肌で感じられていることだと思えますが、データで見てもこういう形になっているということですし、そのほかの委員にはこういうデータで実際のところがどこまでわかるのかということもあるんですけれども、全体の傾向として大変な状態であることはおわかりいただけるかと思えます。

きょうは1回目ですから、こういう状態について少しの間フリーにディスカッションしていただきたいと思います。事務局からのご説明についてご質問とかご意見をきっかけに議論してみたいと思いますが、いかがでございましょう。

○委員 皮切りで、もう少し遅くにお話ししようと思ったのですが、山内先生から、資料を踏まえてまずフリーディスカッションというお話がございましたので、問題点について率直に申し上げてみたいと思います。

先ほど資料に基づいて、規制緩和の流れの中で経済的規制を撤廃してというお話がございましたね。あのときに、経済的規制を撤廃して混乱が起きてはいけなから社会的規制はむしろ強化する方向だったと私どもは認識しております。ただ、その段階で経済的規制がなくなって、社会的規制がどのようにうまく作用しているかという面がまず一つの視点としてあると思うんですね。私どもに言わせると、その当時、社会的規制は警察庁の関係で道路交通法の改正等もございました。そのほかに社会的な面での幾つかの法令等もあったと思いますが、これが実際に作用しておるのかどうか、まずそこを皆さんの一つの見方としてぜひやっていただきたいと思います。

と申しますのは、規制緩和になって、これからは事業者が自主的に自己責任を持って事業運営を行う、行政はそのお手伝いをする程度の介入しかしないということだったわけです。ところがその後見ておりますと、これからご議論があると思うんですけれども、事業者として見ますと、一つの限られた大きさのパイをなるべくうちのほうに多く取りたいというのはどの事業でも同じだと思うんです。ところが、タクシーのお客様といいますか、つまりパイは決して大きくならないんですよ。大きくなるやに見えますけれども、それ

は名目的であって、例えば福祉輸送であるとかそういう新しいタクシーが取り組まなければならない、また実際に取り組んでおります。そういう新しい仕事はあるわけですが、これがパイ全体の中から見るとどの程度の大きさかといいますと、やはり旅客輸送が一番大きいんですね。この旅客輸送がその後のいわゆる長引く不況等によってどんどん小さくなっていく。それを私どもの自己責任によってパイをなるべく維持していきたいということになりますと、どうしても台数をふやしたいというのは当然出てくるんですね。そうなりますと、現在が一番大きな問題点になるわけですが、自己責任で、しかも自主的にということになりますと、これはそこに何らかの歯どめがないとどこへ行くかわからないという面が強いと思います。

例えば、これはまだ少し先の話になるかと思うんですが、仙台でいわゆる需給調整特区を申請したいという動きがありました。これはテレビでも新聞等でも取り上げられましたから、委員の皆さん方はご承知だと思うんですが、この内容を見てみますと、単に事業者だけのエゴで言っているわけではないんですね。例えば協議会の論議の中で、仙台のサンモールとか仙台全体の商店会の代表の方がこういうことを主張しておられる。空車の列が多くて店先に並んで商売にならない、その点から見ても車が多過ぎるのじゃないか。私はこれは商店会の方の率直なお声だろうと思うんですね。またそれは私どもに言わせると、利用者としての現在の需給という問題についての見方だと思うんですね。

その点を見ると、自己責任というのが果たして字義どおりに、本当に事業者が責任を持っていい方向に進められるのかなと私は非常に疑問に思っています。何らかの形での歯どめが必要なんじゃないか。ですから、将来に向かっての委員会のこれからのご議論の中心問題になるかと思うんですが、そういうことで実態を十分ごらんいただいて、やはり歯どめは要らないのかなということも一つの議論の対象に私はしていただきたいと思っております。

ほかにもいろいろ申し上げたいことがあるのですが、余り私だけ言ってもいけませんので、このくらいにいたします。

○委員長 ありがとうございます。

そのほかにいかがでございましょう。

○委員 きょうが共通認識を得る最初の場合だと思っていますので、実態の把握と問題点の認識について何点か意見を言わせていただきたいと思っています。

事務局側から説明していただいた部分について率直に感想を申し上げますと、タクシー

の今の状況の上っ面をなでただけで、こう言うのは失礼ですけれども、さらっと流れているなという感じが否めないと思っておりますので、その点で少し申し上げたいと思っております。

1点目には、何といたってもタクシー問題の焦点は、サービスにせよ安全確保にしても運転者の状態にかかわっているということだと思っております。したがって、この資料の中にも規制緩和後以降の状況について、経営環境が大変厳しいとは言及されていますけれども、労働者の置かれている状態の厳しさ、仕事の厳しさなり生活の困窮度が深まっていることについてのきちんとした指摘が欠けているのじゃないか。今そこが一番タクシーにとって問題ではないか。タクシーを支えている、働いている側の実態についてもう少し踏み込んで認識していただく必要があるのではないかと考えています。現実にはほとんどの都道府県で生活保護世帯の標準的な支給額を下回る収入になっていますし、地域の最低賃金に抵触する実態は特別なことではなしに、ざらにあるという状況まで来ているということでありまして、年収で全国平均で308万円というご指摘をいただきました。それはあくまで全国的な平均であって、東京の400万円を超えているところから地方までの平均ですから、同じ資料に基づいた年収の都道府県ごとの実態を算出してみれば、250万円未満が1道18県に及んでいるという実態もきちんと分析をすべきだと思っております。

その結果として、資料に年齢のことは書いてありませんけれども、若い人が来ない状況があって、平均年齢は54歳とかなり高齢化をしている。階層的に見ても50歳代が57%を占めているし、60歳代が21%、これは驚くべき高齢化職場になっていると思っております。

いま一つは女性の運転者がふえていると言われてきました。90年代に急増して8,000人台に上っていますけれども、実際に2000年以降、頭打ち状態でふえていない。そのことは、タクシーで働くよりもスーパーあたりでパートでレジでも打っていたほうが収入になるという状況の反映じゃないかと私たちは見ているところです。

したがって、タクシーで生計が維持できない。生業として成り立たないという異常な事態をもたらしている規制緩和のマイナス面について、もっときちんと検証して現状を把握する必要があるのじゃないか。議論の入り口としてそういうことが必要ではないかということなのです。

2点目には、資料3の2ページ、(5)にタクシー事業の特性ということで、歩合制賃金を背景に増車意欲が旺盛だと指摘されています。これはまさに正しい指摘だと評価した

いわけですが、しかしタクシーの需給調整を廃止するに当たってそのときの根拠は、免許制があるから事業者の減車が進まないし、増車志向が強い、旺盛なのだというご指摘だったと思っています。需給調整を廃止して参入も増車も自由にすれば、それはいわゆる市場競争原理が働いて需給は均衡する、だから需給調整は廃止してもいいのだという主張で需給調整を廃止されたのではないかと記憶しているわけです。資料にもありますとおり、今はそうはなっていない。私たちも最初から主張しておりましたとおり、一般的な市場原理はタクシーでは機能しない、このことを改めて明確に認識した上で今後の対策を立てないと、既存事業者の増車が旺盛だといってみても何も解決はしないと考えています。

何遍も手を挙げるのは失礼なので一遍に言わせていただきます。同じように資料3の2枚目の(5)に、いわゆる多様な運賃で、あるいは値下げ等も進んでいて、運賃を下げたときに見込んだだけの需要増がないと増収にならなくて賃金低下につながるというご指摘がありますけれども、多様な運賃なり定額運賃等も需要増を前提として、この3年半余にわたって認可されてきたと思います。値下げ価格競争がかなり拡大している、運賃の多様化が進んでいる現実のもとで、それによって本当に需要の増加につながっているかどうかについても検証すべきではないかと考えているわけです。運賃戦争と言われていています。そういう状況に陥っている大阪地域で、規制緩和から2年間の間に輸送人員は逆に9.6%マイナスになっていることが当局の資料の中でも明らかにされていますし、輸送人員は1割減った。ところが運送収入はそれに輪をかけて14.7%減ったことが行政側の資料からも明らかになっているわけです。つまりかなり価格競争が激化しても需要はふえていない、これは1地域だけの資料ですけれども、そういう状況もあるし、全国的に本当に運賃の低廉化、多様化の中で需要がふえているのかということについてはきちっと分析すべきで、そのことが本当に働いている人側の利益にもなっているのだろうかということも分析をお願いしたいと思っています。

それと、低運賃の事業者がふえている中で、きょうはNHKからも出席いただいておりますが、リースや企業内個人タクシーという名前で名義貸しの疑いのあるような営業も横行している。非常に熾烈な低運賃競争が事業者のモラルハザードを促しているということもかなり心配しているわけです。それは車両の持ち帰りなり点呼もない実態も浮き彫りにされてきました。あるいは労働時間を守って生活できないというところに追い込まれている、労使ともそういう状況にあると思いますけれども、値下げ、低運賃でコストをとことんまで切り下げた帰結ではないか。そういうでたらめ経営がはびこるのはその帰結

ではないかと心配しています。

タクシーのあり方の将来ビジョンも提起されていますけれども、ビジネスモデルを提起するだけで、それを示すことは大事だと思っておりますが、それはコストも含めてどうコストを償うかというところまで裏づけされた制度として示さないと本当に実のあるものになっていかないと思っています。ぜひそういうところまで掘り下げて、そういった認識で安全サービスとのかかわりを論じて環境整備方策を講じていくような議論にさせていただくことをお願いしたいと思います。

○委員長 どうもありがとうございました。

業界と労働界から代表的なご意見をいただきまして、非常に有効なご意見をいただいているのですが、大変恐縮です、議論の時間も限られておりますので、要点を絞ってご発言いただくよう私からお願いいたします。

○委員 先ほどお話がありました大阪は運賃、台数は仙台ということでご心痛をおかけしているわけではありますが、今回の「タクシーサービスの将来ビジョン」という委員会の名称、今まさに地獄のどん底にあるわけですが、しかしながらタクシーの将来をとらえたこの委員会の設置だと思えます。

委員長も冒頭、高齢化等いろいろ問題等を迎える場合、むしろタクシーのニーズという問題があつて、利用者数は減ってもそういうものが出てくるのじゃないかというとらえ方のご指摘がありました。私たちもそういう期待感はあるわけでありまして。ただ、将来ビジョンをとらえる委員会の設置は私たちも大賛成で出席したわけですが、将来・未来に向かってそれをとらえて描く場合、現在と過去を検証した上で今後の未来を描く、またそれをなくして未来を描くことはできないと私は思っております。

仙台の問題にちょっとだけ触れたいと思いますが、きのう一流新聞機関から電話が入りまして、社会的規制の強化の一つでしようが、マスコミに車両停止の行政処分を報道することになったんですね。そして、それに対する会長としての感想、コメントを欲しいということでした。警察関係も一緒の問題ですが、年に1社、2社という数社の行政処分ならば話題性、それに対する社会的な制約等いろいろな問題で効果もあるでしようが、年に何十件も月に何件もそういうあれでもって報道されるような状況では、事業者自体も、一般市民のとらえ方も全然効果はないと思うと話したのですが、それを別に無視するわけではございません。

ちなみに現在、仙台は17社、新規参入800台、なぜこういう異常な状況になってい

るのか。それにはいろいろ要因があり、今後委員会でも話してまいります、いわゆるトラックが最初に規制緩和になりまして、今は何でもありの状況になっているようですね。トラックの業界にいたことはありませんが、トラック関係から来ている事業者は感覚が全然違いますね。2年半で10台でもって今100台の規模の台数にきているんです。どうしてそういうふうになるか。10台で、2年で今は100台。トラック1台の料金よりも中古を集めてタクシーをやったほうが良いということで何でもありの状態。管理等の問題は全くで、車の持ち帰りなどもおっしゃったとおりの内容、それから一つの大きな問題があります。消費税逃れ、一つの節税でしょうが、1社でもって乗務員関係が組合関係等も会社をつくります。それが現在4～5社に分配しているんです。なぜならば新規会社は2年間消費税免除になります。これは今やおかしい法律ですが、免除になりますから、2年間たつと次の会社を増車して、そこに車を譲渡します。これを何社かに分配してくる。さらに今も台数を申請中です。私も税務関係にも話をしたら、これは本当に情けない話で、将来は廃止するだろうが今はどうしようもない。消費税の節税というか脱法というか、そういう問題等も内在しております。そういうことでこれまでのいろいろな問題を検証していただきまして、この委員会の名前のおり、将来に夢の持てるビジョン、委員会にしてほしいと思います。

○委員長 ありがとうございます。

そのほかに。どうぞ。

○委員 私がこの業界に入ってまだ13年ぐらいで、端から見てというのはおかしいんですが、ちょっと覚めた目で見て、このタクシー業界がお客様のニーズというか、どのように開拓してお客様をふやしていくか、そういう必要な開拓についての議論を果たしてきていただろうかと思います。タクシー業界の意見は規制緩和はどうかということと労働問題の話で、それは大事なことですけれども、この委員会では、せっかく将来ビジョンということですので、どういうマーケットを開拓できるかという話を主眼にさせていただきたいと思います。

今までやってきたこと、タクシーが何もしてこなかったことのひとつが、先ほど運賃のことが述べられていまして、私は以前、第3次構造改革特区で運賃・料金の規制緩和ということで出したんですが、いろいろな割引制度で需要を開拓することは一つの手だと思います。ただし、運賃を下げることには私も必ずしも賛成ではなくて、先ほど待鳥委員もおっしゃいましたけれども、その辺は検証が必要だと思っています。

委員長はご専門なのでよくわかっていると思うんですが、価格弾力性とか運賃を下げた場合にどれぐらいの需要の変化があるか、そういうことも私の知る限りでは余り調べられていない。ですから、全国各地でいろいろな運賃を個々の事業者が試しにやって、それが業界のこれからのことに生かされていないというか、その辺が大きな問題ではないかと思っています。

いろいろな割引制度についても、私は個人的にはいろいろな実験をしているつもりですが、全国で例えば遠距離割引等がされているのですから、その辺の検証をして、それが有意義に働いているか。そういうことが必要ではないかと思っています。

将来のことですけれども、いろいろなニーズの中で自分の中でキーポイントは介護と乗り合いと観光ぐらいだと思っているのですが、その辺が今の法規制の中でどれぐらいのことができるのか、あるいはどういう緩和をしたら今のタクシー事業者がいろいろなことにもっと取り組んでいけるかということも、道路運送法に係ることまで踏み込んでいただければありがたいなと思います。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 今まで委員の方、そして規制緩和が始まる中でずっと同じような議論をされてきたわけですが、規制緩和になってしまって、これからタクシー業界はどうしようという中で3点ぐらいあると思うんですね。1点はタクシー業界で働いている人たちも、先ほどおっしゃったように54歳ということで高齢化してきてしまって、介護をされなければいけない人たちが介護をしているような状態にもうすぐなってしまうんですね。その中で、タクシー事業の大根幹である二種免許が、今は普通免許を取ってから3年ということで、どんなに早くても21歳という年齢からしか取れない。この21歳という年齢がどういう年齢かということ、高校を卒業して2年から3年ほかの事業に就いて、また大学に入って3年生ぐらいということで、タクシーの乗務員とかタクシー事業を外に出るからの初めての職業として選べないということがあるんですね。

地方の状況を見ますと、都会でリストラされてきた人たちが地元に戻ってきてタクシーの乗務員をやっているという状況で、地元の運転手を雇用したつもりなのに地理がわからない。自分が20年前に住んでいたときと町が変わっていて地理がわからないという状況も高齢化の中で出てきています。

例えば普通免許を18歳で取ってペーパードライバーで3年何もしなくても、3年たてば二種免許を受けられる状況にはなっていますので、ぜひこの辺で、同じ状況ではなくて

もいいので18歳の段階で多少厳しい研修等があっても構わないので、こういう形で雇用の機会、要は地方での若年層の雇用の就職率を高めるという部分もひとつその辺でお願いしたい。

もう一つは、資料3の「8. その他」に6大都市の無線タクシーの現状ということで、ほとんどのところが6割、7割、8割という流しの状況です。地方はというと、これはまるっきり逆の状況で、地方は固定のお客さん、地域でしかないタクシー会社がございます、そこが固定化をしながらそれぞれのお客様方と要はコンタクトをとりながら、今は新しいサービスだ、介護だ、何だと言っていますが、昔は地方のタクシー会社はそれをボランティアでやっていたんですね。例えばお年寄りが来たらおんぶして車まで乗っけてあげるのを、地方のタクシーはボランティアでやっていた。東京がどうこうではないですが、大都市のタクシー会社はどうかといいますと、それをしなくてもタクシーの運賃そのものだけで生活ができていたので、そのサービスがおくれてきたという実態があると思うんです。

要は何が言いたいかといいますと、地方型のタクシーと都会型のタクシーは議論を別にしないと、平均で308万円といいますけれども、一番ひどいところは平均100何十万から四百五、六十万円までのところが47都道府県でそろっていて、それぞれの地域の中でも例えば福岡でも1日の売り上げが1万5,000円から3万5,000円までの幅があるので、その辺で一つは、議論をする中で都会型と地方型をどういうふうにすみ分けていくかということもお話ししていただきたい。

もう一つ大きくかかわっていくのは、タクシーは公道を使ってやっている商売なので、地域の交通政策と密接にかかわっていかねばいけないと思うんですね。これは何かといいますと、地域によってはバスレーンの中にタクシーが入れるところもあれば、例えば福岡はバスにカメラがついていて、バスレーンにタクシーが入ってくるとそれで摘発されるようなばらばらの地域もあるんですね。こういう部分でタクシーを公共の交通機関と位置づけるのであれば、そういう形で地方の行政と地方の運輸局、そして地方の警察とが、地域の交通政策としてタクシー、交通機関をどういうふうにとらえていくかという形の中で話をしていくのが各論になっていくと思うんですね。

例えばうちはM&Aで大きくなってきた会社ですが、最近とみに買ってくれという話がふえてきています。ただ、正直申し上げますと、中を見るととても買えるような状態ではない。これしか台数がないのに何億も借金があるような会社がたくさんあって、私の感じ

でいくと、タクシー業者8,000社あるうちの3分の1ぐらいは社会保険も消費税も払っていないような会社があると思います。こういう形のところと、要はまじめに当然義務として払っている部分も差別化がなされていないのが現状で、例えばこの会社は法律を守るから厳しい、これはタクシー業界のモラルが悪いのかもしれませんが、厳しいからあの会社には行きたくない。でもそれは法律を守っているだけという部分の中で、そういう部分は今までは新規参入だとか増車だとか事業計画を変更したところが主に監査されていたのであって、既存の業者でこれから規模をどうしようとか事業計画の変更をしないところは、よほど事故でも起こさない限り監査がなかったという実態があるんですね。こういうところもきちんと整理整頓していかなければいけない。

今もっと深刻なのは、企業年金とか厚生年金の部分の問題です。今度、兵庫県の年金の連合会が解散するのですが、解散するに当たって、従業員1人に当たり200万円以上の支出をしないと解散できない状況までになっています。例えばうちあたりでは、兵庫には運転手が200人ぐらいいますから、掛ける200万円というと4億円ぐらいの支出をして解散していくと。多分、全県でそういう形になっている。こういう状況の中で、税制などがほとんど乖離されていて、中小企業が99%あった業界なので、中小企業には既往の経理の中にはまるっきり反映されない数字で、それが大企業以上のある程度の資本金のあるところにはそれが完全に反映されてマイナスになってくる、要は淘汰とかM&Aができない状況にまでなってきたままになっている。これが日本のタクシーの大きな問題で、再編しようにもなかなかできない状況。これは地域の交通政策と地域の地方行政の中で交通状態の問題などとあわせて議論していくべきではないかと思いました。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 今までお話を伺っていて、特に最後のお2人のお話を聞いてほっとしたところもあるのですが、タクシーの規制緩和が始まって5年ですか、そうすると一定の評価は出てくると思うので、今ちょうどこういう機会はどういう影響を与えたかということ进行分析するのはよろしいと思うんですが、産業全般の問題とそれぞれの経営の問題、そこで働いているドライバーの人たちの労働の問題、あるいはユーザーにとっての問題は、一気に話してしまうと結構ごちゃごちゃになってしまうところがあります。例えば、もちろん働いている方にとって非常に過酷な現状がある、じゃあ規制緩和はやめたらいいとはつながってはいかないと思うんです。それが結果的につながるとしても、何かのステップが要ると思うので、それぞれの問題をそれぞれ考えていかなければいけないと思います。

それと、需給のバランスが今悪いということですが、これも需と給をそれぞれ考えまさんと、供給がふえたから景気が悪くなってしまったということであるならば、どの程度の数値的な影響があったのかが、私も何となく雰囲気ではつかめていなくて、確かにタクシーの数はふえています、これを見た限り、思っていたほどふえていないというのが私の印象で、業界の方は非常にふえているとおっしゃるでしょうけれども。それで、供給がふえたことが具体的にどのように影響を与えたのか。規制緩和がタクシー業界に与えた程度が私は今のところまだよくわからないですね。

需要が減ったということがありますけれども、供給がふえたことと需要が減ったというのはまた別のことだと思うので、需要が減っていく曲線はほかの業界にもよく見られる曲線で、必ずしもタクシー業界だけではないと思うんですね。ただ、需要が減ったことに対しては業界の方は余り分析していないような印象をタクシーに関係したところで受けております。

といいますのも、例えば実車率が減ったのに対して、どの部分でどういうふうに、例えば乗るのが短くなったのか人数が減ったのか、あるいはそれぞれ持っていらっしゃるでしょうけれども、さまざまな現状の分析を通常のマーケティングならサービスマーケティングにするわけです。そういう努力をしていらっしゃる会社はしていらっしゃるし、していないところは全然していませんけれども、そういうことも必要なのではないかと。

それと地域によってかなり事情が違ってきますし、先ほどどなたかおっしゃいましたけれども、交通体系が地域によってかなり違いますので、東京の場合と過疎地の場合と同じように語れませんし、他の交通との関係もありますので、「ザ・タクシー」というよりは地域によって、需要と供給もそれぞれ考え、業界のこと、労働者のこと、利用者のこと、産業全体のこと、あるいは産業全体だけではなくて交通システムとして考えることを、何となく全体がいつもごちゃごちゃになってしまっているの、それぞれを分けて教えていただければと思います。

○委員長 どうもありがとうございました。

○委員 私はタクシー業に携わって5年たちました。メーカーにおりまして、半導体等をやっています、大きな観点から二つ申し上げてみたいと思います。ビジョンをつくる上で一番大事なのは、タクシー産業の将来がどうなるのかということが一致していないと、これはモグラたたきといえますか、タクシー産業は先ほどの数字から名古屋万博を大阪万博の数字に重ね合わせますと、43億人運んでいたのが23億人ですか、もう半分になっ

ているわけですね。だから、まとめる上でタクシー産業は落ちていくのか、ずっとこのままいくのか、あるいは成長していくのか、そういうことを一致した形で問題を追求していかないといけない。これがまず一つです。

二つ目は、私もこの業界に来ていろいろ感じたのは、ビジネスモデルが余りにもすばらしくて長年続き過ぎた。今は社会的な問題などがあって、これはもう時代に合っていない。ビジネスモデルそのものをどう改善するかまでメスが入らないと、時間の問題、最賃の問題は全部なぜなぜからいった仕組みにさかのぼらないと解決にならないと思います。だから、どういう仕組みに変えていくのか。私が考えていますのは、タクシー事業の本質、要するに機能を、今までの人を運ぶだけではなくて、もう少し考えて、今のタクシーというドメインをもっと広げた形にという検討が必要ではないか。この2点を申し上げたいと思います。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 マーケットの開拓を主眼にしてもらいたいという提言が少しずつ出ていまして、消費者に向けて目が向けられてきましたけれども、最初のうちの方向性としては、労働業界内部での問題、对您様に対してもっと目を見開いて、時間をとって検討していただきたいということを、ここで私は一つだけここで提案したいんです。

と申しますのは、タクシーという商品・サービスを私どもが買うときに品質の安全性、価格と、どこをどう回って連れていってくれるのかという情報が全く提供されないで、その商品に対する対価を払わなければならない場合もあるわけです。そんなことは全然ないよと言われれば、この地域ではそういうことはやっていないとか、いろいろご事情はあるでしょうけれども、消費者にとっての利便性に対してもう少し時間をとって検討していただきたい。労働問題と、生活保護を受けなければならないような右肩下がりの現状も大切ですが、どうしたらタクシー産業の将来があるかは、お客である消費者にとってどういう利便性があるかという検討に時間をとっていただきたいということです。

○委員長 ありがとうございました。

時間が余りありませんので、手短にお願いします。

○委員 タクシーの問題とその将来ビジョンということでもいい機会だと思っているのですが、私どもは当面福祉関係の問題もございます。私もタクシーをやってもう45年になります。いわゆる新しい交通システム、新しい需要の開発がどれだけ影響しているかという問題で、過去に新しい交通システムをみずからやってきた経緯だけはお知らせしておいて、

今後検証していただくかと思っておりますが、オイルショックの後、我々が取り組みましたのは、当時タクシーは乗車拒否の多い時代でしたし、言葉遣いもしっかり申し上げて、今では危ないような盲人という表現が使われていた時代です。

そういう時代に我々が取り組んだのは、タクシーの中に福祉を持ち込もうということでした。昭和49年から、私は大阪ですから、大阪の団体とそういう問題について話し合いをしました。その当時、約2,000台ぐらいの車に、今の介護タクシーと全く同じですが、各病院に張りつけて、車いすの人たちを運んでいた。昭和51年から昭和52年にかけて、これは全国の事業者も参入が続々出てきたのですが、今はリフト車がありますが、リフトとかスロープとか、当時はそれぞれ手前で改造して運輸局に認可をいただいて、そしてリフトタクシーとして出発しました。

全国的にそういう組織をつくって、今日の財団法人全国福祉輸送サービス協会に至っているわけですが、そういう問題に長い28年間携わってきているわけです。福祉の問題からいきますと、そういう意味でいわゆる採算の合う事業ではないということにははっきりしています。当時、我々がなぜできたのかといいますと、片一方にタクシーがあったからということで、現在も介護の問題で非常に苦労していますが、セダンの輸送ということで福祉事業をやっているところの3分の1ぐらいは介護タクシーに充てているということで、その数字が余り表へ出ていないのが非常に残念なのですが、大阪のそういった問題を調べても年間に100万回ぐらいの輸送をしている。そういう数字がなかなか表へ出ていかないということもあるのですが、採算面で合わせていこうと思うとそこで苦労しています。介護保険が制定されたときには、タクシーの状況が悪い中で買い上げ的方向がありましたから一時的にはふえました。しかし、その後極端に改正されて、今は1送1,000円という形になりましたから、それに太刀打ちできない形で衰退していったことが実情かなと思います。

これは福祉の問題に突っ込んだことではありませんが、昭和49年にはジャンボタクシーをやりました。ジャンボタクシーは自分が名づけた名前ですけれども、全国的に今残っているのは、いわゆる観光タクシーとして利用されていることが多いのですが、ジャンボタクシーでいわゆる10人乗りですね。お客さん9人を載せて運賃は割安で、その当時は日本経済もどんどん成長してきましたから、小旅行やグループ旅行がふえてきた。それまでは団体バスで走り回っていたのが昭和50年ぐらいからそういった方向になりましたから、累計的には需要は非常にふえましたが、今日ではだんだん減少している。一時的に使

われたり、一部過疎地なり観光地で使われているのが実態だと思っています。

そういう新しいシステムに取り組んで入ってきましたが、それがタクシーをあれするというにはならないですね。その辺は現在でも徘徊老人の取り組みの問題、これも本当に組織化して、タクシーはそういうことに目を向けていく。タクシーが持っている機能性といいますか、無線化による、また今は携帯もありますけれども、そういうものを持ち込んでいく形をやって、徘徊老人の人たちの早期発見がタクシーならばできるということですね。これはボランティアでやられても時間がかかるばかりで発見がおくれる。だから、そういうシステムはこれから考えていかなければいけないと思っていますが、新しい事業展開にはなかなかないという大きな悩みを持っています。

もう一つ申し上げておきたいのは、私は大阪ですから、先ほどからいろいろとご意見が出ています。現実に大阪の状況は平成11年ぐらいから車が余りぎみになった。そういう状態で大阪にはいわゆる梅田と難波という二極の繁華街がありますから、そこでの渋滞が御堂筋を挟んでひどかった。一時は社会問題になった。そういうことが社会問題で出てくる。そういうところをマスコミがとらえているとか、そういう実態を放置できないというので、機動隊にまで応援してもらったということで、その当時は御堂筋を整理しました。その後、南も現在、ここ2~3年から業界は総動員して整理しています。堺筋というのがあるのですが、これははっきり言って渋滞です。その中が全然が通れない。それはここ2年間ほどクリア作戦をやりまして、一応整備をして何とか通している。警察からは一応評価いただいているのですが、社会問題になるほど車の状況が余る理由である。ところが、規制緩和によってさらにそれがふえた。今の状況でいったら総量規制をするしかないだろう。地域ではそういう形で総量規制をする以外にないだろうと思っています。

大阪の実態ははっきり申し上げて、空港に行くとき寝泊まりです、順番を待つために空港で泊まるんですね、幾ら排除してもここで泊まるんですよ。そしてひどいものになりますと、物干しにシャツを干しているんですね。そんな実態が本当にあるわけですから、そういうことを業界も排除にかかっていますが、それと収入が15万円以下程度になっていますから、年収が30万円ぐらいにしかないわけですから、はっきり申し上げてそこから手取り半分あっても15万円ですから、彼らの生活はいわゆる賞味期限切れのコンビニの弁当なんです。三食そういう感じですね。どこへ行ったら賞味期限の弁当が半額であるとかこんなことが言われている。それと、いわゆるマンションとか住所はどこかにあるんでしょうけれども、自分の古い自家用車に寝泊まりしている。また、仮眠室を使って帰ら

ない、こういう実態が各種事業所で出ているところもあります。

現実にそういうものが表面化してきて、実際にタクシーの公共輸送機関としてのサービスができるかといいますと、なかなか難しいところに来ている。これ以上、大阪でそういったことを進めていくと、悪貨が良貨を駆逐してしまう。サービスを基本にして競争しようという形で、本来は規制緩和の中でやったわけですが、極端なダンピングが始まりますと全部の事業者がそこにいかざるを得ない。乗務員がお客さんに抜かれますから、そのために結局自分たちの順番が回ってこないということで、全部運転者がそっちへ流れる。そうすると、その事業者がどうこうと言わないですが、違反の多い事業者であってもサービスに関係なく流れてしまう。この実態がここ二、三年続いている。

500円とかワンコインとかいろいろ出ているわけですが、これをするためには当初から廃車を使ってやるとか、自家用車が翌日になったら青ナンバーになっている、こういうことでやれる車両の経費を抑えたり、先ほど佐々木さんがおっしゃっていますが、いわゆる税金の消費税等の絡みも出てきている。そういうことをしていかないと、人が集まらない。特異なことをしないとだめで、まともにやっている事業者というのはだんだんと人が集まらない。定着して残っていますけれども、流れていっているのが実態かなということですから、余り極端な形でそれが進んでいくことには賛成しないなと思っております。

○委員 先ほど委員から利用者を見据えた議論をすべきではないかというお話がございましたが、私ども事業者として日ごろ、安全の確保と利用者サービスを念頭に置いて事業を営んでいるつもりでございます。利用者の方に評価なりいただくには、その辺が一番大事だろうということで今日まで来ているわけでございます。きょうの資料で説明いただきまして、事故につきましては説明があったのですが、旅客サービスについての記述が全然なかったもので、その辺についてはまた後日事務局で出していただけるのか、安全の確保と利用者サービスはタクシーにとっては基本的なことですし両輪でございますので、その辺を事務局にお願いしたいということだけ申し上げて終わりたいと思います。

○委員長 どうもありがとうございました。

○委員 私どもの会社は、実はまちづくり三鷹といまして、三鷹市とともに地域のまちづくりを株式会社という手法でやらせていただいております。中心市街地活性化法のタウンマネジメントオーガニゼーションという役割もいただいております。

そういう中で、前回から魅力あるタクシー研究会の一員としてこちらに参加させていただきまして、一つだけ驚いたことは、皆様のこの議論を含めて、タクシー業界のこういう

現状を意外と知らない。実はこれだけ熱い白熱した議論をしているのですが、こういう現状について普通の市民は知らないということです。ですから一つには、きょうの会議は公開になっていると聞いておりますけれども、そういった現状をもうちょっと外向きにしっかりアピールされて、問題認識を国民の中に持つという動きを一緒にされていくということが大切だと思います。

先ほど委員からも出ましたように、業界の内部の嵐では消費者、そして地域の市民はそこに全く関心と理解を示しませんし、ある意味で規制緩和や労働問題とどっちを言ってもどちらも聞こえてこないという状況にありますので、もう一つはまずその問題認識をもらってもらうような動きが必要だと思っています。

もう一つはまちづくり。地域の代表として申し上げれば、タクシーの役割は今後ますます重要になります。これは絶対です。なぜなら、きょうは委員長と局長のお話にもございましたように、少子高齢化は皆様が思った以上に地域に大きなボディブローを持っています。つまり旅客の車として個々にワン・トゥー・ワンで対応できるものは実は自転車とタクシーなんですね。自転車はもう一つ違う問題として地域にあるのですが、タクシーはそういう意味で、日本の人口が減り、少子化といえども高齢化といえどもどちらも必要ですし、もちろん法人にも普通の市民にも普通の町の足として絶対重要になっています。今も昔も変わっていません。その中において、私どもが一つだけ地域から申し上げていけるのは、皆様のように量の問題ではないということです。これからは質の問題であり、皆さんから出ているように今はだれも団体旅行に行かない、みんな個人で行くんです。さらに今は女性の「おひとりさま」と言われている人たちが全国に遊びに行っています。そういった意味ではまさに1人のニーズが社会を動かす。つまりタクシーはその根本的な旅客の足であるということをもう一度認識いただいた上でご議論いただきたいということです。

それと、私がきょう来てよかったなと思いましたが、タクシー会社の社長さんから地域都市政策と一緒に耳を傾けて一緒にやっていく必要があると言っていたのはまさにザッツ・ライトでして、まさに地域の都市交通としてタクシーの重要性は自治体自体も非常に認識しています。自治体自体もさまざまな公共サービスの中にタクシーの力をかりてまちづくりをしたいと願っていますので、ぜひ大きい議論、そして地域特性の議論、地方自治体のほうにもぜひご用を聞きに行っていたきたいと思います。それはある意味では量と言われているものを今まである意味で全然使っていない層がこれから絶対使ってくるということです。ですからその意味で今までの議論ではなくて、これから社

会が動いている方向に向かってご議論いただく会議にさせていただければと思っています。

○委員長 どうもありがとうございました。

○委員 これ、ほどほど時間がついてきましたけれども、これだけの多人数で総花的な意見交換を、これは初回ですから、第1回目からこういう形でもっておやりにならざるを得なかった面はあると思うのですが、次の議題で今後の進め方が出てまいると思うんですけれども、もうちょっとどのような形で、これだけの大きな問題で、我々事業者も全国の人が注視の的です。働いている労働者の皆さんも、今回国土交通省がこれだけ音頭をおとりになってこれだけのビッグなプロジェクトをおつくりになったわけですから、何としてでも、これは十月弱ですけれども、我々としたら本当に実りのある、その地域その地域で魅力あるタクシーが醸成でき得るような会にならないといけないわけで、私の発言が入るかどうかわかりませんが、今後どのような形で、この会をそれなりに期待の持てるような形で進めていくのかなという問題が最初から頭にありました。

現在の状況は皆さんご理解の上できょうは来ているわけでございまして、このお話の仕方は入らないかもしれませんが、この辺はどうですか。大阪の実態とか今のタクシーの状況とか、それはお話しさせていただければ幾らでもありますけれども。どのようにこの会議をおさめておいきになるか、最初にその方針をある程度お固めになっていただかなかったから、意見の出しようが……。ちょっとまたはぐれ過ぎてしまうような感じがしました、これだけ大勢の方ですからね。

○委員長 まず我々は何をしているかという、要するに現状はどういうものかと皆さんで話し合っ、それぞれのご意見を出していただいている。それで、議題6に「今後の進め方」があつて、紙は1枚ですけれども、きょうの資料の最後にこれからどうしようかということで事務局からご説明がある。実はこの議論を4時20分で終えて、その後はこの議論をしようということだったんですけれども、皆さんご熱弁をお振るいになった。

もう一つは、皆さんは既にその問題提起をされているわけですね。これからこういうことを議論していく。後でまとめて言おうと思ったんですけれども、例えば幾つかのポイントでコンプライアンスは非常に大きな問題で、事業者間の競争といっても法律を守らないのもいるじゃないかとか、こういうことは恐らく余り議論なくこれはちゃんとしましようということにいくでしょう。もう一つは需要とかマーケットをちゃんと分析してくれというご議論もありました。ビジネスモデルの言及もあつたし、事業者あるいは労働界からは今の実態をもっと掘り下げてくれというご議論もございました。皆さんに出していただい

たことを取りまとめて、次からどういうふうにしようかというのが議題6です。今まさにその頭出し、問題の頭出しをしていただいたと私自身は理解しているんですね。

その意味でも、おっしゃるようにこれからどうするというのはまさに今重要なところで、それを出していただこうと思っています。ただしきょうは時間が足りないので、事務局は大変ですけれども、きょうわざわざここにお越しいただきながら発言できなかった皆さんからは意見を聞き出すなり、あるいは例えば後でEメールで意見を出してもらうなり、こういうことをして次の方向に進んでいくのかなということです。

ですから、まさに委員がおっしゃるようなところが、そういうことです。

きょうはキーワードもたくさん出ましたし、側面も出ましたので、事務局で一度まとめていただく作業になると思います。

そういう形でよろしいですか。あるいは、ここというのがあれば伺いますけれども。

○委員 そのあたりをさっきご議論したけれども、まあお願いします。今後の進行のあり方。

○委員長 ですから、まさに今頭出しをしていただいた、それをまとめていただきます。次回で、恐らくこういう議論の進め方になるでしょうと確定する、こういうことになると思います。

よろしいですか。

○委員 その話でも時間がすぐ過ぎますね。

○委員長 その辺は後で、メールでも何でも補っていただくということですね。

○委員 今まで法人タクシーについて、あるいは労働者側の立場ということで問題提起されているわけですが、個人タクシー業界も茨城、山梨、鳥取、島根以外の北海道から南は沖縄まで個人タクシー事業者がいるわけございまして、昭和34年に法人タクシーの乗務員に夢と希望を与えるということで、世論の指示あるいは後ろ盾によってこの業界が生まれたわけですので、その点は簡単に申し上げると個人と法人タクシーのあり方、あるいはどうあるべき姿かということもタクシーサービス将来ビジョンで語るならば欠けられては困るという中で、一つ検討項目に入れていただきたいということで、また当然あるべきだと思っております。

我々業界も、今回のサービスというものに対して、物によるサービスとかお金によるサービス、人の行うサービスといろいろ言われているのですが、利用者サイドから見れば、お金によるサービスも当然だと思いますが、私どもの協会においてちょっと先走りした傾

向がないとは言い切れないのですが、これが全部労働者側にしわ寄せがいつているような傾向が見られると私どものほうも考えなければならないのかなということで、個人と法人との間の関係をきちんとした形でやっていかなければならないという中できょうも出席させていただいたわけでございますので、そういったこともひとつ検討項目に加えながら、また我々の立場あるいは法人の立場、お互いに競い合いながらこの業界をやっていきたいなと思っています。そういうこともつけ加えていただきたいということで、時間がないのでとどめさせていただきます。

○委員長 どうもありがとうございます。

○委員 一言だけお話しさせていただきたいんですけれども、我々の繊維業界は皆さん方と同じように供給過剰で市場混乱をした大先輩でありまして、そういう中で基本的に結論だけ申し上げますと、今までは皆さん方供給サイドに立っているビジネスモデルではないか。これでは需要は掘り起こせませんので、したがってこの条件が成立するのは需要が多くて供給が少ない状態におけるビジネスモデルは供給サイドに立ったビジネスモデルでは通用しますが、今までお話を聞いておりまして、また事務局の説明を聞いておりますと、これからのタクシー業界はそうではなくて需要サイドに立ったビジネスモデルをどう構築するかということが基本的スタンスではないかという感じがします。

需要サイドから見ると、今お話がありましたもの以外にもITを活用した問題であるとか、これからは老人が直行直帰で、自宅にいてタクシーを呼び、自宅まで送ってもらえるような利便性を期待しているお年寄りも結構多い。ですから、各論に至ってはいろいろあると思いますけれども、あくまでもお客様の立場に立って市場を開拓して、それを新しいタクシー業界のビジネスモデルにどう構築していくかというところにポイントがあるのではないかと思います。

○委員長 ありがとうございます。

時間の制約があって皆さんに十分なご議論をしていただけなかったのが司会者として申しわけなく思っていますが、これも補足的な意見開陳という形で事務局にまた上げていただければと思います。

議題は5まで済んで、6と7がございます。との今後の進め方、7の閉会ですが、その前に次回の日程調整等がございます。先ほど資料5を簡単にご説明していただいて、きょういろいろな意見が出たのでまたそれを受け取っていただいて、これも少し改定の必要があると思いますので、その辺も含めてご説明いただいて、次回の日程調整等をお願いできれ

ばと思います。

○旅客課長 事務局から今後の進め方、資料5は今委員長からもありましたように、とりあえず羅列しており、これでは不十分だと理解しております。回数につきましても、必要なテーマごとの整理をした上で、この回数で足りない場合、もう少しふやすことも今後考えていきたいと事務局では考えておりますので、もしそういう点でよろしければ今後また整理させていただきたいと思います。

本日は、今後の進め方とか課題の点について、委員長からも整理していただきましていろいろなキーワードもございませし、論点整理をさせていただいた上で、もう少し具体的な、全体が見えるような整理をさせていただいた上で、あらかじめメールでお届けするなりしまして、次回お示ししたいと思います。よろしくお願いいたします。

委員長、日程調整よろしくお願いいたします。

〔日程調整〕

○旅客課長 それでは18日の午前中、仮置きでよろしくお願い申し上げます。確認のメールは後ほど申し上げたいと思います。よろしくお願いいたします。

○委員長 委員の皆さんが多いので全員はなかなか難しいかと思いますが、一応18日仮置きということでお願いいたします。

それでは、本日お忙しいところ長時間にわたり熱心なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

司会の不手際で、わざわざここにいらしていただいても発言をしていただけなかった委員もいらっしゃいますけれども、先ほど申しましたような事情で補足等をお願いしたいと思います。

次は11月でございますので、また熱心な議論をお願いしたいと思います。

どうもありがとうございました。

閉 会

