

第3回 タクシーサービスの将来ビジョン小委員会

日時：平成18年1月17日（火）10：03～12：42

場所：国土交通省 11階 共用会議室

（速記録）

## 開 会

○旅客課長 それでは、定刻となりましたので、お忙しい中、皆様、お集まりいただきありがとうございます。

新年に入りまして、また本年もタクシーサービスの将来ビジョンに向けまして、タクシーサービスが利用者に支持され受け入れられる、このようなことに向けて関係の皆様方といろいろ議論をし、いい結論を得ていきたいと考えております。

開催に先立ちまして、今まで大変ご多忙でなかなか難しかったのですが、今回初めて本小委員会にご出席いただきました丁野委員でございます。ご紹介申し上げます。

○丁野委員 丁野でございます。よろしくお願いいたします。

○課長補佐 本日は、設楽委員が急遽ご欠席ということでございます。

原委員は、遅れてご到着されるということでございます。

○旅客課長 では、これより進行につきましては、委員長、よろしくお願いいたします。

○委員長 お忙しいところ、お集まりいただきましてありがとうございます。

それでは、早速でございますが、議事次第に従って進めてまいりたいと思っておりますけれども、まずは議題2の議事ですが、「輸送の安全と利用者利便の確保・向上策について」ということでございます。これは資料1ということですが、6つの項目がございます。この6つの項目を4つに分けて事務局からご説明いただいて、それぞれについて質疑応答したいというふうに思います。その後で全体を通じてご議論いただくということにしたいと思います。

それでは、事務局から資料1のⅠとⅡについてまずはご説明いただきますが、その前に資料の確認をお願いいたします。

○課長補佐 その前に、席上にまとまって束になっている資料のほかに、幾つか資料を置かせていただいております。1つは、「大阪の交通事故発生状況」でございます。それから、「『多様なサービスに対応した運賃のあり方』についての意見書」。それから、「タクシー事業に関する平成18年度予算等の概要」を席上配付してございますので、ご確認いただければと思います。

○旅客課長 それでは、事務局のほうから、まず資料1のⅠ「安全マネジメントの推進」と「監査の見直し」の関係の資料について簡単にご説明申し上げたいと思います。

輸送の安全のためのルール対策ということでございます。資料の2ページ目、「自動車

運送事業における安全対策」というペーパーが1枚ございます。この自動車運送事業の安全対策の点について、この資料に基づきましてご説明申し上げます。自動車の事業については、事故が増加高止まり、今、走行キロ当たりの事故件数も増加しているという状況がございます。これは過去の2回の資料の中でもご説明申し上げます。いろいろ引き続き分析その他原因対策を詰めたいと思います。

特性でございますけれども、自動車運送事業の場合は、運転者1人で運行をし、運行中の安全の関係はドライバーに責任が非常に負わされているという特性がございます。そういう意味で、システムで運行される航空あるいは鉄道の部分とはここが大きく特性として異なっている。もう1点大きな点が、自家用車と混在して、いわゆる公道を利用して、そこで事業活動をするということでもあります。ですから、運転技能がまだそれほどでもない自家用車なども混在して走行するということでもありますから、ドライバーに特に高い安全意識と能力が必要だという点がございます。一方、こういう自動車を利用して行う事業でございますから、99%以上が中小の企業ということで、そういう意味では事業活動に参画しやすい事業形態であるということで、中小企業の方々も活動できるということでもあります。ですから、逆に言えば、経営者の安全意識というのが非常に大事な部分であります。

現在の安全対策につきましては、こういう仕組みでございますから、各車庫あるいは営業所など、そういう事業所単位における運行管理の仕組みというものをベースに道路運送法体系を組んでございます。こういうことで十分な体制をとっているということが事業活動をするための許可の要件にもなっております。この運行管理者の関係で、私ども安全対策機能をいろいろ果してきていると思いますが、一方で問題もある。一部では運行管理者の意見がなかなか経営者のほうに尊重されないという点も一部に見受けられる。あるいは、自覚の足りない運行管理者が適切に実施しないというようなケースもございます。

そういうようなところが認識としてあるという中で、右側に、今申し上げた現行の安全対策というものも十分機能している中ではありますが、ただ、これも限界はありまして、安全対策の水準というのが経営者の安全意識ということに大きく左右されるということもございます。これを運行管理者任せにしないで、企業全体で対策をとっていくということが必要だと、このように考えられます。このときに、運転者や運行管理者から上意下達的な指導監督ということでやっているのが今の主たる内容でございますけれども、このあたりについてももう少し経営者、あるいは会社全体として取り組む必要があるのではないかと

ということが我々の認識です。

まず、左側の安全対策の不徹底、運行管理の仕組みをより徹底・充実するというために、ここは監査の強化ということで、今までの監査機能、事業者のチェックという関係について、事故の予防的な観点からの監査という点に重点を置いていくということと、今後、改善をするためにフォローアップをきちんとするという点を強化をしていこうということが「監査の強化」というところであります。これは後でまた申し上げます。

あと右側の経営トップを含め会社全体としての安全の仕組みというものを対策をとっていくということが必要だと考えております。この点につきましては、実は次期通常国会におきまして運輸安全マネジメントの関係の仕組みというものを導入をしていこうと考えておりまして、これは交通、鉄道、海運など他のモードの運輸安全と一括して関係法令の改正を行うということで、まず1番、安全確保の責務。すべての事業者、これは中小事業者も含めて、以下の責務を課すということで、経営トップが安全性向上の取組みを指導し、安全意識を徹底していく。社内でそういう研修であるとか、運転者の能力向上などを含めて、企業全体として取り組むという観点、こういうことを法令上、責務として位置づける。

2番目は、こういう責務は全事業者にかかわらしめられますが、一定規模以上の事業者に関しましては、組織形態がより事業所数も多く、運行管理者などもたくさんいるということで、システムの少し広範囲になる、あるいは活動範囲も広範囲になるということで、一定規模以上の事業者に関しましては安全管理規定を作成する。安全総括管理者の選任ということを経営者が義務づけるというようなことを法令上措置していくということであります。

あと、安全情報の公表という点については、非常に重要な対策ですから、現在の事故の発生状況とか、今後の取組み状況を公表していくということで措置をしていく。こういうことで経営トップから現場に至るまで安全性の向上を図っていくという考え方で対策をとっていくということを国土交通省として考えております。

次に、4ページ目でございます。先ほど申し上げました安全マネジメント、経営トップから社内全体での安全対策というのは今申し上げた点で法令上も措置してまいりますが、一方で、現在、道路運送法体系の中でも監査の方針、あるいは行政処分というものを進めてきております、いわゆる事後のチェック体制ということでございます。ここにつきまして、規制緩和後、事後のチェック体制をより確実にしていく必要があると思っておりますし、今までも体制が限られている中でも対策をとってまいりましたが、今般、ここの考え、あるいは方針を改正をし、より徹底した監査にしていくようにしようと考えております。

主な改正の内容ということで、①重大事故を引き起こす前の予防的な監査というものに重点を置いていこうということでございます。1番目、一番大きな点かもしれませんが、新規参入の事業者に対して早期（原則としては6カ月以内）に監査を実施するというところでございます。日々こういう点についての重点的な監査が必要であるというご指摘もいただいております点を徹底をして今後行っていきたいと考えております。あとは、フォローアップ監査というようなことをきっちり行っていくということが必要であります。あと、他機関との連携、特に労働基準監督機関からの通報に基づく監査というものをきっちり行っていくというような点と、あるいは端緒情報の収集・強化としまして、いわゆる添乗監査、街頭監査などの結果を有効活用していくということを仕組みとしてとっていくということで、予防的監査に重点を置いていこうと思って考えて、2月1日から実施をしていこうと考えております。

②は、監査は原則無通告で実施するというのを考えております。これにつきましては、いわゆる監査でありますから無通告が基本的には当たり前なのですが、現実にはいろいろ中小の事業者なども多く、現実的に監査に入る日時などを事実上通告しているというケースもありますが、原則無通告実施ということでこの改正を②で行っております。

あと、行政処分のめり張りということで、ここは処分の量刑などの引き上げをめり張りをつけるということで、悪いものは悪いということで量刑を引き上げます。特に再違反のようなもの。ただ、一方、軽微な違反の場合にもすべて処分に移行するというようなやり方というのが、ここについて行政処分でありますから手続もまた必要になります。ここは、むしろ軽微な違反には文書の警告をし改善報告を求める。それによって措置がされているかどうかという点で、処分のめり張りをつけて、むしろ違反が悪質・重要であるというところについて処分量刑を上げるなどして対策をとっていきたい、このように考えております。

あと、一番下には新規の許可事業者への指導の充実をきちんとしていこうということを考えております。これは、いわゆる厚生労働省との連携の中でも出てまいりましたものがありますが、許可交付時に講習を充実して、関係法令の遵守、特に労働関係法令についても厚生労働省からもこういう許可書交付のときに内容の遵守を徹底してほしいという話も受けております。

②運輸開始届出をするときに、事業用施設、特に車庫であります、こういうものについてきちんと確保できているかどうかということを確認をするということをさせていただ

くということで、新規に入られる事業者の質をきちんと維持をするということを進めていきたい。

5 ページ目がそれを表にしたものでございますので説明は省略をさせていただきますが、改正前と改正後の処分の改善につきましてペーパーで説明をしているものでございます。

説明は以上でございます。

○委員長 ありがとうございます。輸送の安全と利用者利便の確保向上策ですけれども、安全マネジメントの推進ということと、行政の方針、監査の見直し、この2つについてご説明いただきました。これについてご議論願いたいと思います。

○委員 前回、意見書を提出させていただきました。その趣旨を前回説明できませんでしたのでもう一度したいと思います。

安全に対する取組みは、基本的には事業者の自主的な取組みが一番大事だと思っています。それで、この監査制度というのはどうしても減点主義になりますので、過度に事業者を萎縮させるということで、それをさらに強化するというよりも、第三者評価等によって、いわゆる得点主義でいいことを認めていくというところを伸ばしていくほうがいいのではないかと考えています。仮に監査制度にあくまでもこだわるということであれば、デジタルタコの導入とか、いろいろな新しい機器の導入等、安全に対する特別な取組みに対して、今まで監査ではあり得ないのですけれども、得点をつけるというやり方、そういうプラス点も導入するというのであれば、事業者がいろいろな取組みに前向きに取り組んでいくということが評価できるのではないかと考えています。余り減点主義ばかり追求していくと、それだけしていればいいのではないかと考えて、本来は利用者に訴えていくものなのですが、利用者を見ずに、事業者がどうしても監査であるお役所のほうばかり見ってしまうという弊害もあるのではないかと考えて、そういう意見を提出させていただきました。以上です。

○委員長 ありがとうございます。マイナスのところだけではなくて、プラスの点も見てくれというお話で、これはやり方によっていろいろと工夫していただければと思います。

○旅客課長 やり方によってだと思えます。また、デジタコなど、また後でもご説明をいたしたいと思えます。あと、予算のデジタコなどの導入についての措置なども、また後でご説明申し上げたいと思えます。

○委員長 どうぞ。

○委員 質問ですけれども、2月から早速実施される端緒情報収集の強化としての添乗監

査とか街頭監査の規模というのは、どのような規模で行われるのかというのが1つ。それから、デジタコの問題が出ましたけれども、普及率が非常に低いのです。たしか助成制度というのがありましたね。それが助成制度が低いから低いのか、その辺のところをちょっとご説明いただきたいと思うのですけれども。

○室長 最初の委員のご質問の添乗監査、街頭監査ですが、これについての規模というか、必要に応じてといいますか、苦情その他違反が多いと認められる事業者については、職員が高速バス等に乗ったり、あと街頭監査ですけれども、これは通常、構造安全とか、そういった取り締まりの機会を利用して確認させていただくということを今のところ考えております。

○旅客課長 あと、デジタルタコグラフの関係については、ちょうど2枚紙で予算の関係のペーパーをカラー刷りでご用意しております。私どもの18年の予算の概要で、自分のほうで言うてはいけないのですが、タクシー関係は実は予算というのが残念ながら今までなかなか措置がされておりました。バスに関してはいろいろな補助の仕組みがございます。今回は、タクシーサービスは個別輸送として今後の高齢社会にとっても非常に大事だということで、予算要求に力を入れて、いろいろな福祉の関係の輸送とか、あるいはGPS-AVMシステムの導入などについても非常に措置をとる。これの2枚目の(3)で、エコドライブをいろいろ推進するという視点、こういう切り口から、エコドライブ関連機器ということでデジタルタコメーター、こういうようなものについても経済産業省と連携をして導入をしていくための措置、これはNEDOといういわゆる石特会計の関係の支援事業の中に追加をするということで連携施策ですが、ここを含めて導入をしていこうということを考えております。支援措置はあくまで支援措置でございますので、こういうものを活用して、事業者あるいは会社として、こういう視点、後でまた申し上げますが、多々メリットがある点を伸ばさせていただくということを私どもとしては促進していきたいと思っております。

○委員 安全性に関する添乗監査、街頭監査の問題ですけれども、春の交通安全運動とか秋のとかよくやっていますけれども、あの規模であって、改めて2月から何か新しいシステムが生まれたというふうには解釈できないのですね。通報があった場合とか、警察との連携で、交通安全週間とか、そういう次元の話なのか。

○室長 改めてそれだけをやるといふふうには今のところ考えておりませんで、そういう機会を利用して必要に応じてやるということです。

○委員 では、今まではそういう機会にはやっていなかったということですか。

○室長 やってありました。さらに充実・強化するという意味であります。

○委員 そうすると、人員の配置とか、そういうことで充実・強化するということですか。

○室長 それもありますね。人員も要求してついておりますし、そういうこともあります。

○委員 安全に関する問題に対して今後すごく力を入れるというお話なので、どういう点が変わったのかというのをちょっとお聞きしたかったのです。期待していますけれども。

○委員長 また具体的に何かありましたらご説明いただければと思います。

○旅客課長 またご説明申し上げたいと思います。

○委員 今、監査方針及び行政処分等の基準を旅客課長のほうからご説明をいただいたのですが、今までありました例等も見まして、原則として運輸開始の6カ月以内に監査を行うということが言われておりますけれども、実は東京におきましては、許可を得て4カ月後にお手上げをして事業を閉鎖したというような実態も事実としてあるわけでございます。ですから、この6カ月以内というのは、ひとつなるべく早くまず監査をしていただきたい。

それと関連いたしますけれども、事前にどういう事業者から許可申請が出ているかというものの実態を、許可証を受けられた役所のほうで把握しておられるかどうかという問題が1つあるのです。例えば、これも東京における例でございますけれども、申請が出た。そうすると、その事業所がどこにあって、事務所がどこにあるか、こういったようなことも当局としては余りご存じなくて許可されてしまう。事業計画だけを見て許可されるという実態があるわけでございます。それからさらに、許可後の問題として、昔は、例えばこの場所で何台の車でタクシー事業をしたいと、こういう内容の申請を受けるわけですね。そうしますと、事業計画というものは、ある程度事業が運営されていって初めて事業計画というものが100%そろそろ思うのです。ところが、現状では、例えば50台でタクシー事業開始の申請をいたします。昔は、50台そろわないと事業開始は許されなかったのです。ところが、今は1台からでもいいという形で事業が開始されております。これは労働力の問題の絡み等もあろうかと思っておりますけれども、私は、それはいかがなものかなど。1台から動かしているということで、その段階で事業形態がどうなるかという事業計画との絡みというものがどこまで把握できるのかというふうに考えております。

さらに突き詰めてまいりますと、冒頭申し上げました事前における調査というものはまずはっきりやっていたかなければいけないのではないかと。さらに、事業許可を得て事業が開始されて、短期間でのなるべく早い監査ということをぜひお願いしたい。以上でござ

います。

○委員長 ありがとうございます。事務局、何かあれば……。あるいは、ご要望ということでもいいですが。

○旅客課長 原則6カ月以内ですけれども、なるべく早くというご指摘、承っておりますし、大事なことだと思って取り組んでいきたいと思えます。

あと、先ほど特に言いました許可時の事業用施設の事業計画の確保状況の確認、このあたりは許可基準そのものの内容でありますから、このあたりをしっかりと審査をし、かつ後で確認するという事は努めていかななくてはいけないと思っております。

○委員 先ほどの旅客課長のお話の関わりですが、現在、1台から稼働してもいいという問題点についてはどうですか。

○旅客課長 余り細部の話は別として、最低車両台数は東京では10台という形でされておりますので、1台というのは特殊な限定の……。

○委員 そういう例が実際にございますので。

○旅客課長 この場というよりは、また具体的な話は承りたいと思えます。最低車両台数は10台でございます。

○委員 実は新規参入に対する監査の問題は、機会を捉えて運輸当局に、特に仙台は一気に20台近くの異常な新規参入があったわけでありまして、その要因は、いわゆる監査、そういう問題が安易な状況で、そんな簡単に取れるのかと。それがどんどん耳伝いになりまして、グループで出し合ってつくとか、そして結果的には会社の体をなしていない。例えるならば、洗車設備もなくて、トランクにホースを積んで公園で洗車をする。これも大きな新聞等にも載りました。そういうことで、ただ、監査という問題等で余りにも多くて、人手不足云々でできないという話があって公募をやってまいったのですが、今回、6カ月以内にということを明記していただくことになったようでありまして。これは、私は前からお願いしている問題で、ぜひひとつ早めにそれをしっかりと指導監査することによって、今後、安易な新規参入する問題等は阻止できるのではないかというふうに思えます。どうぞよろしく申し上げます。

それから、今、1人でも云々とありましたが、地方の場合、最低台数10台ですけれども、言っているのは、乗務員がそろった順序に1台でも2台でも、それからスタートしてくれと。ところが、一気に10台するためには、既存事業者からの乗務員の引き抜き、そういう問題が大きな問題になっておりますので、むしろそろった順序にやるのがベターで

はないかという捉え方、これは地域格差、温度の違いがあるのかなと今聞いておりました。以上です。

○委員長 ご要望ということですね。

○委員 2 ページの安全対策の問題の中で、右の下のほうにあります安全管理体制の確立ということで、一定規模以上の事業者に対し安全管理の規定の作成とか、統括管理者の選任というふうなことを考えておられるようですけれども、この一定規模というのはどの程度を考えておられるのか。

ただ、もう1つ言いたいのは、台数が多いから事故が多いということではなくて、やはり台数が少なくても事故がある。個人タクシーさんは1台でも事故を起こしているわけですから、その辺は非常に矛盾するなど。それで、特に何台から考えておられるかわかりませんけれども、新規の場合には、地方では5台以上、大都市では10台以上ということでございますので、その辺からかけられるのか。その辺の考え方について行政のほうで答えただけであればというふうに思っております。以上です。

○旅客課長 お答え申し上げます。今の点、1点目は事故の発生が大きなところが多いとか、中小が小さいと言っているのではなくて、むしろ逆だと思います。重大事項で言いますと、私どもは小規模のほうが事故が多いというように結果的には見ております。そういう問題認識を持ってやっております。ですから、さっき申し上げました全事業者に、小規模の事業者であっても、経営トップから現場に至るまで安全の認識を徹底するという、安全確保の責務を全事業者に課す、これがこの法令の一番大事なところなんです。ですから、運輸規則の改正なども一部必要なところはやろうかと思っております。これが一番大事だと。

ただ、今申し上げていますのは、そういう営業所が多々あり、かつ、そこについて組織的なマネジメントがより大きな会社はより必要になってくるだろう。運行管理者もたくさん配置されておりますが、それが経営トップとやや距離が出るようなところを、経営トップが安全管理の体制を確立するために総括管理者も置き、管理規定を置いたほうがいいだろうというところを一定規模以上としようと思っております。現在、300両以上ぐらいの感じを念頭に置いて考えております。これはまた関係の業界の方々、その他とご相談をして今後決めていきたい、このように思っております。

○委員 わかりました。

○委員 安全問題ですけれども、今、説明のありました内容について私が感じるところは、1つ、精神論で解き、事後チェックでやるというのですが、そういうやり方で果して安

心・安全、交通事故を抑制をし、少なくしていくという点でどれだけの効果があるのであろうかという問題意識を持っております。といたしますのは、規制緩和が行われてそろそろ丸4年を迎えるわけですが、自工総連の組合員1万人のアンケートを行った結果、これは規制緩和前と後の問題ですが、売上が減ったが85%、賃金が下がったが86%、労働時間が伸びたが49%。事故をやったり、ヒヤリすることがあるが54%です。交通事故や、ヒヤリの原因として思い当たることは何だということに対して、長時間労働で眠気が抑えられないが75%、疲れて安全確認がおろそかになるが70%、焦ってスピードを出し過ぎが67%。客を乗せようと急な車線変更をやるが57%、生活悪化で精神的に不安定が57%。以上の実態になっているわけです。

提起されましたように、タクシーというのは運転者1人で走行しているのだと。運行中の安全は運転者に全責任があると。全責任があるということを言いかえますと、やはり交通事故をなくしていく、そのものの課題というのは、運転者自身の待遇といたしますか、安心・安全をきちんと貫き通していけるような状況をどう保たせていくのかということに尽きるだろうというふうに思うのです。国土交通省の自交局長の私的懇談会、交通事故要因分析研究会報告というのがなされておりますが、その中で指摘しているのは、事故増加の背景として、規制緩和による競争激化、賃金カットなどにより労働意欲の減退やモラルの低下を招いているというふうに指摘をしているわけでありまして、事故の背景・要因に対してどういう解決策を示していくのかということが必要であります。そういった点で言いますと、私、これは3つあると思うのですけれども、1つは、申しわけないですが、前に座っておりますけれども、いわゆる安全輸送というよりも利益優先的な営業のやり方、労務管理、こういうものを抜本的に解決をしてもらわなくてはいけないという問題があります。

また2つ目には、やはり長時間労働をしなくてはいけない。過労運転といたしますか、一定の売上をどうしてもクリアしなければ賃金にならないという、非常に刺激性の高いといたしますか、累進性の高いといたしますか、そういう賃金制度という問題にメスを入れるということもありますし、それから何といたっても、日本は大変な経済情勢でありますけれども、そこそこの売上が安全運転をする中で確保できるというような環境を築かない限りにおいて、いろいろな手を打つといたっても、私はどうしても問題が解決でき得るというふうには思われません。

したがいまして、意見もあるのですが、1つ1つ審議・検討をやっていくことも別に否

定するつもりはないのですけれども、この間起こっている実態との関係で、どういう方向で問題解決を図っていくのかということが浮き彫りになっていくような議論の進め方、場合によっては、そういう点を集中的に議論をする。もっと露骨に言いますと、規制緩和して4年間たっている中かで起こっている問題との関係で、背景要因を明らかにしながら、それに対してどういう解決方向を探っていくのか。その中で、例えば安全対策というのはどういうふうに位置づけられるのかというようなこともぜひご検討を願えたらというふうに思います。以上です。

○委員長 ありがとうございます。何かございますか。

○旅客課長 委員のご指摘、非常に本質な議論だと思います。また次回も、特に労働関係の諸条件なども含めて議論をする場もございますので、現在起こっている課題についてどのように基本的な議論ができるかということも含めて、また進めたいと思います。

○委員長 時間の関係もございますので、3名で、一応このセクションはここで閉めさせていただきます。

○委員 この委員会は今まで3回目でございますが、個人事業者に対する取組みというのが中心になっていらっしゃるというふうに私どもは思っておりますが、個人タクシー業界としても、4万7,000人弱の事業者がおりますから、そういった中で、私どものほうといたしましても、安全確保の取組みは個々の事業者がそれぞれ事業をやっている関係上、非常に難しいということで、どちらかという、今までおぎなりの点もあったのですが、今年から私どものほうとしても、安全運行指導員制度を導入いたしまして、そして小さいところでは50人未満、多いところで1万1,000人を超えるそれぞれの団体がございますので、そういったところに少なくともこういった指導員を置いて安全対策に取り組んでいくというような方向づけはされております。いずれにしても、この取組みは、我々も法人と一緒にやっていかなければならないというふうな考えのもとに進めておりますので、参考までに個タクの業界の動きを少し申し上げさせていただきたいと思います。

それともう1点、いわゆる処分の監査法人、これは個タク業界のほうにどのような取組みをなされるのか。私どものほうとしても、将来、といっても一人車ですけれども、事業者の端くれだと。法律的には、私どものほうは事業者というのは個人タクシーは対象になっておりません。私どものほうは運用の中で位置づけになっておりますので、ここで原則として運輸開始後の6カ月以内という問題は、個人タクシー業界に対してどうお考えになっているのか、そこのところをお聞きしたいというふうに思っているところでございます。

今、私どものほうとしても、人数が非常に多うございますので、実際にはなかなかできないというのは十分理解しております。

それで、最近の傾向を見ていると、私ども個人タクシーの場合は、1年、2年、あるいは3年、5年と、それぞれの事業者によって更新をする機関が違いますので、そのときに新規の事業者の場合には、初めの更新のときに監査が行われているように最近は感じているということでございますが、この監査方針を改正した先では個人タクシー業界はどうお考えになっているのかということをお聞かせいただければというところです。以上でございます。

○室長 個人タクシーについても、新たな監査方針については、法人タクシーと同じように準じて行う予定であります。ただ、更新時とか、そういうのは関係なしに、新規更新を含めて、更新時も含めて、6カ月以内の新規監査、法人と同じような扱いになるということで理解していただきたいと思っております。

○委員 だけど、それでできますかね。

○委員 安全問題というのは大変重要な問題だと思っております。会社にとっても、運転手さんにとっても、それから対物対自という相手にとっても何もプラスにならない。そこで、これが重要である。これは民間企業でも、公的な機関でも全く同じレベルの問題だと思います。そういう中で、こういったような行政面からのご入れを入れて、より安全な方向に向かっていくという、この内容については私自身は全く違和感がありませんし、むしろ当然ではないだろうかというふうに思っています。むしろ民間企業のほうがもっと厳しい自己管理の規制をつくって安全対策をしているというのが実態だろうと思っております。

先ほどちょっとお名前がわからなかったのですけれども、最初に委員の方からお話があった、安全は全部自己責任であると。そのとおりだと思うのです。そういう中で一、二申し上げますと、1つは、行政の中にもありますけれども、管理規定と統括責任者を置くということではありますが、これに加えて安全衛生委員会というものを設けて、毎月、労使が入った形で、安全問題だけではなくて、運転手さんの健康管理であるとか、精神面の動向であるとか、そういう面を含めて安全衛生委員会を設けて透明度の高い情報交換をして、もしも事故があった場合には、その事故の原因と究明について対策まで含めて共有化して、次の事故を起こさないように心がけていくという安全衛生委員会的なものを設けることをお考えいただいたらどうか。これは非常に根が深い問題でありますから、言葉で書いてもすぐ忘れてしまうし、したがって、反復連打ことが大事でありますから、そういうものを

考えてはいかがかと私は思います。

それから2つ目は、ここに書いてあるのですけれども、運転手さんを含めた研修が非常に大事なのです。ですから、教育・研修体系についても、中小企業級が多いということがありますけれども、地域ぐるみとか、あるいは数社も含めて、安全教育の徹底というのをこれからもより体系化して実行していく必要があるのではないだろうかという感じがします。

それから3番目は、先ほど来お話がありましたけれども、やはり悪い点だけではなくて、いい点もたくさんあります。私も最近、タクシーをより利用させていただくようになったのですけれども、最近の運転手さんは短距離運転でも嫌な顔ひとつせず丁寧に取り扱っていただいておりますので、そういう意味も含めると、オンブズマン制度的な考え方も導入できるのではないかと。今後、タクシー会社の運転手さんが不特定多数のお客さんから好かれるような運転手のマナーであるとか、運転の技術であるとか、あるいは道路事情の説明であるとか、そういったようなアカウンタビリティを持った運転手さんが出てくると、やはり一般の大衆からも広く好まれてくるのではないかと。そういう意味において、オンブズマン制度的な考え方をを持った、広く利用者の意見を聞くというシステムも導入されることをお考えいただければいかがかと、こういうふうに思っております。

○委員長 ありがとうございます。今、いろいろ経営のほうのご指摘で、特に行政のほうから。

○旅客課長 行政のほうは、非常に大事ないい点のご指摘をいただいて……。取り組んでいるところも一部あると思いますが、多分、三浦さんがそこをおっしゃるのだと思いますが。

○委員 今ご質問がありました件でございますけれども、まず安全衛生委員会の件でございますが、これは法律で定められまして、各社内には安全衛生委員会という組織がございます。これは労使で組織を構成してやっております。それで、先ほど言われたような事故があった場合とか、健康管理の問題とか、そういうことは必ずやるように法律でも定められておりますし、やっております。

それから、2点目の研修ですが、いろいろな問題については、これは必ず月1回、明け番研修ということで全乗務員を対象に管理者また私どもが出まして、次の事故防止の問題、それから旅客接遇の問題、その他の問題について必ずどこの会社もほとんどやっておられます。

それからもう1点、ドライバーの問題でございますが、東京ではエコカードというものを備えつけてまして、不特定多数のお客さんがお乗りになって、非常に運転がよかったとか、積極がよかったといった場合には、それをハガキで送り返す制度、うちで大体180台ありますけれども、年間で大体180枚ぐらい。大体1台に1枚ぐらいいただきますけれども、今は90%以上、安全運転とか、そういうお褒めの言葉をいただいておりますが、残念ながら、まだ少しいろいろ問題点は指摘されることもある。そういう制度を入れておりますので、ひとつご承知おきいただきたいと思っております。以上です。

○委員 関連してよろしいですか。

○委員長 時間がございませんので、発言は短くお願いいたします。

○委員 ただいまの質問で、私どもの例で申し上げますと、経営協議会、つまり労使間の折衝の機関でございますが、それをいわゆるタクシー部会、ハイヤー部会といったような業態別に分けまして、そこで出るのは、はっきり申し上げて、先ほどお話がございましたような健康管理の問題、そういうものが中心になってまいります。

それともう1つ、業界全体としての取組みで申し上げますと、今、タクシーカードのお話が出ましたけれども、東京の業界では、1年間に100名の、今度50名になりましたが、50名のサービスアドバイザーを公募いたしまして、これの会議を公開でいたしております。そういったようなものもいわゆる労使間の話し合いの中に十分組み入れましてやっておるのが現状でございます。

○委員長 どうぞ。

○委員 今まで新規の事業者に対する監査ということがわりと大きな議論の中心になっていると思うのですが、既存の事業者の中でも結構不公平感がございます、例えば規制緩和後、任意保険に加入しなければいけないというような法律ができたわけですが、それが多分まだ入っていない業者も中にはある。それから、例えば社会保険料を納付していないような会社もまだまだある。そういう書類みたいなもので片づけられるようなところは、必ず年に1回、そういうものを運輸局なり、そういうところに提出をしてチェックをするようなことをしていかないと、表面上はタクシー会社となっているけれども、会社としては成り立っていないというのが認可されている状況が、東京にもあるかもしれませんが、地方には結構あると思うのです。こういうものを直していかないと、例えば何かあったときに会社に支払い能力がなかったから、事故が起きたときにつぶれてしまって被害者の人というような状況が地方ではかなりあると思うのです。これも地方だけではない

と思うのですが、こういう部分を既存の事業者に対しても、ある程度監査というか、提出義務のようなものをつくっていただくと不公平感がなくなってくると思うし、例えばうちの場合は、時間とか、かなりうるさく言っているのです。そうすると、中小の事業者から、うちはうるさくないからうちにおいでという形で引き抜かれていくというようなこともありますので、新規の会社だけではなくて、既存の会社にもこういうような監査というものを徹底していただきたいという部分があります。

○委員長 ありがとうございます。

○旅客課長 大事な点のご指摘だと思っております。整理すると、まず保険の関係は運輸規則で道路運送法改正の後、若干の猶予期間を置いて、運輸規則上、それを確保するという義務が付いております。ですから、それが守られていない一部の事業者がいるという点について、これは対策をとらなくてはいけないと思います。

2点目、社会保険料の話は、従来からご指摘いただいていますし、各地でもこういう話がございます。特に最低賃金のように、そのまま労働法規に違反するものについては、厚生労働省さんとの連携でも、これにつきまして通報の仕組みで守らせるというようなことをこの4月からもまたやっていくということで対策をとっておりますが、社会保険料の関係の未納の話が課題としてございます。これについて何ができるか。もちろん通報の仕組みというものは位置づけをして厚生労働省さんと社会保険庁等との連携を図りますが、たしかおっしゃっておられるのは、道路運送体系の事業運営の中での基盤となるところの守っていないものについての対策だろうと思いますので、この課題についてどのようなことができるか。本委員会でも、あるいは私ども行政としても、どのようなことができるかを今後検討したいと思います。

○委員長 ありがとうございます。まだ議論は尽きないところですが、また全体の議論を後ほどしていただくということにしたいと思いますので、次に進みたいと思います。

次は、「事業形態の変化に対応した安全確保」、それから「安全性向上のための新技術の導入促進」ということで、これについてもご説明を簡単にさせていただいて・・・。

○旅客課長 それでは、時間もやや押していますので若干早口で、資料も事前に送っていますのでご説明したいと思います。

7ページからでございます。まず7ページは、NHKの報道により若干有名になっている課題でございます。課題を挙げて議論するというのはこの場だと思っておりますので、課題を挙げております。先ほど原さんからもちよっとありましたが、現在、法人タクシー、

個人タクシーという形態でやっております。ただ、この形態は、いわゆるリース制、あるいは企業内個人タクシーと呼ばれる。ですから、これはあくまで「いわゆる」です。定義もございません。と言われる事業形態もあります。ここについてどのように考えていくかということでもあります。

1 であります。いわゆるリース制度（企業内個人タクシー）と呼ばれるもの。法人事業者の運転者が営業収入の中から、必要な諸経費となるもの、燃費修繕費、租税公課の一定の経費、あと事業者報酬分をリース料として払う。そして、残余を賃金としてもらう利益配分型というようなまさに賃金体系の議論ですが、実施されているというようなケースがあります。いろいろ多様な形態がありますから、いわゆる賃金の契約によるものだと思いますので、申しわけございません。私どもも詳細をすべて把握を仕切れてはおりません。ただ、本形態において、事業者は運転者を確保すれば、あとはサービス提供は運転者任せということになりますから、これは運転者の自発的な労働強化を誘発しやすいという認識を私どもは持っております。また、事業計画に記載されています車庫において運行管理、あるいは点呼などの実施をするという、特に現場的な事業であるタクシーについては、非常に重要な点、私どもは運行管理が要諦ということで国会でもご答弁申し上げております。これについての自宅に持ち帰る、いわゆる持ち帰りにつながりやすいというような点など、運行管理がおろそかになるというおそれがあるケースも見受けられます。ここに詳細にリース制の一例として書いております。

2 番目、問題点であります。本形態は経営者と労働者が形式的な雇用関係を締結しているにすぎない。ですから、実態上、運転者が事業そのものを実施していると考えられるというケース。ですから、事業許可を受けている事業者の運転に対する指導監督がなされないという非常に大事な点がおろそかになるおそれがあります。過労運転のチェックというもの、先ほど申し上げましたいろいろな研修その他が必要である。あるいは、三浦委員からもご説明があったような点がおろそかになるという点が問題だと認識しております。

3 番目、論点です。創意工夫の中でいろいろな仕事を安全を守りながらやるということはあるとは思いますが。ただ、今議論してきております輸送の安全、利用者利便の使命感が薄れることがないように措置が必要ではないかと考えております。

2 番目、運行管理の仕組み。先ほど監査の徹底というものも、悪いものをただ指摘する減点主義だという視点だけではなく、運行管理が今このようなタクシー産業・事業においては、安全確保の上で1つ非常に重要なポイントになると思っております。このような点

から言っても、この事業形態というものを認めていくということは問題があるのではないかとこの認識を論点として考えております。

3番目、今も出ております運転者に対する安全教育の徹底が必要だろうと思います。そのこの点の促進というものが必要になるということで、この点が3番目の論点という点であります。

次に、安全性向上の新技术導入でございます。これは最近のいわゆる技術導入向上ということで、いろいろな機器類などが出てきております。ここではデジタルタコグラフというもののまずご紹介です。

1点目でありまして、デジタルタコグラフということで、走行結果をパソコンで解析をするということで、これはタクシー事業における安全性向上が図られるということから普及が期待されるということで、先ほど八田さんからもご指摘があった点であります。いろいろな効果がありまして、先ほどの普及率が少ないという点は6.6%。ただ、導入を検討しているということが先般、調査を行いましたタクシー事業の安全管理に関する調査結果というものの中で23.8%ということで、これは丁野さんのところに委託をしております調査結果の中で、導入を検討ということで、これをより促進をしたいということで、先ほど申し上げた支援方策とか、あるいは対策として、協会も含めて、この方向性を強く打ち出させていただくとか進めていきたいと思っております。

11ページがこの自動日報例でございます。出庫・帰庫時間、走行時間の表示が出る。収入の自動計算という意味で、収入管理上の計算、経理的な整理。あとは個々の事業の実態がどこに行き、降車地、距離、運賃、休憩、こういう点ができる。マーケティングとか今後の対策にもできるだろうと思っております。タコグラフが下に出ておりまして、こういう点でできるという点と、安全運転評価、営業収入評価という点のところもこういうことで自動日報で可能になってくるという点がこの点であります。

次が12ページ、ドライブレコーダーということでございます。ドライブレコーダーは、自動車版のフライトレコーダーということでございます。これは交通事故の衝撃を感知して、前後10秒の映像を自動的に記録。普及率は現在8.4%ということで、録画がここにあります。これはテレビの報道でも結構されております。こういう中で効果があると考えております。ただ、今の事例では、下の1.装着前後で事故率を比べております。A社、B社、C社、ここは付けていただいている会社さんの実際でのご協力のもと、装着前、装着後ということで、事故の低減、減少というものが出ております。これは警察庁のほうで

の資料であります。

今後期待される効果は、安全運転の意識高揚、事故の防止ということでありまして。あと、事故の原因分析という事実関係の客観的な把握ということでもって、現実には現場にいないところで分析を行うために、映像によって分析できるという点は非常に効果があるというふうにされております。

13ページの経済的な損失効果というのを、警察庁さんのほうで、事故が減少によって事故処理費用の低減につながるということを試算をし出してしております。1台あたりの低減額は約8万円ということがございます。

論点は、現在は最高乗務距離が指定されている地域というのがあります。ただ、一定の地域でございます。ここは、いわゆるデジタルではない、普通のタコグラフの記録を義務づけているということになっております。他の地域についても、こういう運行記録系の普及を図っていく必要があるのではないかという論点が1点目であります。あと原因の分析であるとか、今後、安全面の教育指導を効果的に進めていくということもドライブレコーダーが活用できるので、このような対策を関係者で進めていく必要があるのではないか。あと、助成制度がございます。先ほど申し上げましたように、助成制度を入れてございます。私どももいろいろな切り口でタクシーサービスに関するいろいろな助成制度を引き続きこういう財政が厳しい中でも大事な必要な部分について今後も拡充をしていきたい、このように思っております。以上です。

○委員長 ありがとうございます。事業形態の問題と新技術についてご説明いただきました。これについてご議論願いたいと思います。

○委員 ここで非常に大事な指摘があったと思うのですがけれども、新しいタイトルが「事業形態の変化に対応した」となっていますけれども、絶対肯定してはいけない変化だというふうに思うのです。実態として「リース」という言葉が出ていますけれども、この部分については道路運送法で禁止をしている名義貸しそのものだというふうに言わざるを得ないと思うのです。「名義貸し」という言葉を使っておられませんけれども、ここは全くそのままとってみても名義貸しそのものだと言わざるを得ない。これは、規制緩和をやったことによって、タクシーが行き着く先を暗示しているのではないかと。今のこの状況というのはそういうところにきているのだろうというふうに感じています。

結果的に、これは今急速に広がっているワンコインなどと称される事業者が取り入れている形態でありまして、結局、これは500円タクシーなどという非常に低い低額運賃を

導入した当然の帰結だというふうにきっちりと捉える必要があるというふうには私と思っています。結果として、労働時間なり、きちんとした労働法規を守っていた、あるいは運輸規則を守っていたは生活できないというところで、運転者も結局は長時間労働に駆り立てられるし、あるいは、ここでは車両の持ち帰りも認めていると言っていますけれども、逆に事業者が車両の持ち帰りを奨励しているという実態が本当だというふうに思います。結果的に、そういうことで安い運賃で結局生活できないから、そこに追い込まれていくという実態がある。そこが根本の原因としてあるということはきっちりと把握しておく必要があると思っています。そういう事業所では、結果的にけがと事故の責任は自分持ちということがまかり通っているわけですから、そういう事業者がはびこってくるという背景についてもきちんと分析をして、それをどう排除するかということについてもここで議論をしていただきたいというふうに思っています。

そういう実態があるということは、結局、先ほど幾ら監査の強化のところで安全マネジメントということが出されてきても、これを100%否定をするということではないかというふうに思っているのです。全く相反するような実態があるということでありまして、そういう意味では、先ほど委員からありましたけれども、ペナルティではなしに、いいところを伸ばすような得点主義でということはありませんけれども、タクシー業界の実態はそうになっていないということです。残念ながら、性善説に立って、いいところだけ伸ばしましょうということでは済まない実態がある。非常に高い違反率があるということも前提とすれば、そういった事業者というのは役所の顔なんかほとんど見ていませんから、取消し処分をくらっても、別会社に車両も運転者も全部移してしまっ、そこでまた営業しますよといったような実態もあるわけですから、そういった違反逃れを許さないような、監査の実効が上がるような体制ももっとつくるべきだというふうに逆に思っているわけです。

したがって、その実態というのは、正しい雇用関係があるようにやっているけれども、賃金も、実際は賃金ではなしに、リースであっても賃金として偽装されているという実態がありますし、本来、社会保険は、ここにもあるように、事業主負担分の社会保険料さえも運転者から天引きをしている実態など、これは許されないことだと思うのです。ここで肯定的に書く問題ではない。やはり否定的に書くべき問題だろうというふうに思っていますので、そういう部分について、きちんとこの部分については、名義貸しそのものだということで、名義貸しの定義を明確にした上で、これらを排除していく措置をとらないとタクシー業界は大変なことになると思いますし、そちらにおられる法人タクシーそのものの

経営の皆さんも、法人タクシーそのものの否定につながるということについても、ぜひしっかりと捉えていただきたいというふうに思っています。

それからもう1つ、後のところもついでに言わせていただきますが、新技術の導入促進の部分でありますけれども、確かにデジタコを入れたり、あるいはドライブレコーダーの導入ということについては、非常にいいことだというふうに私たちも積極的に評価をしています。できれば、50万都市以上、交通圏が設定をされているような事業区域ぐらいについては広げたほうがいいのではないかとというふうにも考えているところです。

ただし、そのコスト負担をどこがやるのかという問題について、ここでは全く触れられていないということです。今、急速にデジタコもドライブレコーダーも導入が進んでいます。しかし、多くの法人経営の中で、そうした機器の設置について、運転者に負担が求められているというのがほとんどの実態であります。通常の他産業の中で設備投資が運転者に負担されるというか、労働者から負担をもらうということについては、あり得ない話だと思いますけれども、現状のタクシー業界の中の規制緩和以降の経営の実態の中で、それが運転者に負担が求められているということ。つまり低価格競争で、その負担の能力さえも経営の中になくなってきて、それが運転者にしわ寄せされているという実態であります。その辺のところもきちんと言った上で、では、どうやってこういう普及をしていくのかということの議論がなければ片手落ちではないかというふうに思っているところです。規制緩和で値下げ、価格競争、値下げ一辺倒の中で、そういう実態の中で、いろいろな近代化、あるいは効率化を図ろうとしてもかなり限界があるということでもあります。だから、助成ということも出ていますけれども、助成ということではなしに、本当に国が全部負担をしてくれれば、これは私たちも積極的に賛成をしたいというふうに思いますけれども、現実にはそうっていないということ。その辺のところもぜひ踏まえた上で、後で運賃の問題が出てきますけれども、片一方で値下げを、あるいは安売りを奨励しながら、そういう設備投資を新たに促進をしようといっても、かなり相反する部分が出てくるということだけ申し上げておきたいと思います。

○委員長 ありがとうございます。

○旅客課長 委員のご指摘の点、特に名義貸しとここには書いておりませんが、そういう議論が道路運送法の根幹のところでございます。実際の事業経営が違うところについての脱法的にやるというのが名義貸しで、それに当たる疑義があるという点のご指摘などがあるという点も重々承知しておりますし、私どもも、ここには書いておりませんが、

そのような問題の認識から、これについての安全面での運行管理という大事な点がおろそかになるという視点から、非常に問題意識を持って対応しているということでもあります。これをどのように対策をとるかという具体的な今後の実効策を待鳥委員からのご指摘で承ったというふうに理解しております。また、今後どのようにするかを検討していきたいと思えます。

デジタコその他のコスト負担の議論、これは委員がおっしゃった設備投資は会社の経営判断で行うという点について、全く同感いたしますと言うと怒られてしまうかもしれませんが、そこをどのようにしていくかという点が問題になります。私ども行政も、どういう切り口で行政支援ができるか。先ほど申ししたのは環境面での切り口で、経済産業省との連携で石特会計の中から予算措置を新規に入れております。財政をどこまで出せるかというのは、私どものいわゆる国の立場からの1つの論理、理屈があります。その中で最大限のことがどこまでできるかをがんばっていきたくと思えますが、今申し上げた点、コスト負担が誰がもつかという点まで含めて、非常に経営環境が厳しいという点は重々認識しておりますので、今後も一緒になってそのような財政支援がどこまでいろいろなことができるかということを勉強したいと思えます。ご指摘ありがとうございました。

○委員 それでは、8ページに関連しまして、別の角度からご提案申し上げたいと思えます。

2つであります、1つは、どうしても安全あるいはサービスについては運転者にかかってくるわけですが、そこで各会社では、私も異業種から来て、安全教育とか、あるいは安全委員会をずっと重ねてやってきています。その中でやはりいつも問題になりますのは、徹底してやっていきますが、どうしてもいろいろな問題が出ます。それで、では、どういう人がタクシーのドライバーになっているかということで聞いていきますと、今はタクシーは最後の職場ということで、いろいろなところを渡り歩いてきて、もうないからタクシーの仕事と、こういう方が結構多いわけです。そういう方にいろいろ教えていくわけですが、非常に難しいという点があります。

それで、よくよく考えていけば、タクシー産業をより発展させていくためには、やはり人が一番問題になると思えます。そういう意味で、今、東京、大阪あたりは地理も試験に入っています。だから、試験のレベルをもう少し全国的にレベルを上げるべきだと思えます。そうしたら、本当にいい人材がくるのではないか。そこから、地理の問題もありますが、人間性とか、そういうものも評価基準に入れてやっていく。これが1つです。

あともう1つ、これはまた別な観点なのですが、安全というのはやはり会社がドライバーの方にいろいろお願いしていきます。そのときに、これはお客さんが満足する、満足させるようにサービスとか安全をやっていくわけですが、では逆に、私たちは経営側ですから、ドライバーの方が会社に対して満足に思っているかどうか。これをこちらとしての反省として私は申し上げるわけですが、新しい仕組みを会社として、ドライバー、従業員の方が満足できる仕組みというのが必要ではないか。といいますのは、やはり安全だけでは独立していないわけです。会社の一体感、すべてのものが一体になって事に当たっていかないと成就できない。こういうことで、別の観点から2つ、質の問題と会社の従業員を満足する制度、厳しくするというのも、先ほどありました褒めるということ、推奨するというのも、プラス面を評価するという話もありました。そういう意味で、私としてはそういう面を進めていきたいということで2つ申し上げました。

○委員長 ありがとうございます。それでは、どうぞ。

○委員 リース制の問題でございますが、先ほど委員がお話しされました。これを進めることによって名義貸し、さらに、いわゆる運行管理者制度とか、そういったような利用者のためにある新しい取組み、こういうものを阻害することになるので、私も委員と同じ意見でございます。現に、こういう話がございます。これは社名は申し上げませんが、関西のほうのある会社でございますが、企業内個人を導入して自宅に車を持って帰らせる。一方、運行管理者の管理制度はどうなんですかと言ったら、それぞれの自宅に持って帰った運転手に運行管理者の資格を取らせるからいいんだといった、詭弁といったものまで話に出てきておりますが、私は、先ほどの委員の意見と同意見でございます。

それから、デジタコ、ドライブレコーダーでございますが、現在、私どもの業界では、これを全車両に付けるべく努力をいたしております。ただ、費用負担の問題として、委員がご指摘されましたけれども、例えばデジタコ等の場合で、それによっていわゆる実車率が上がるといったようなドライバーのほうにもプラスになる面が実はあるわけですので、そういう面は企業内の労使間でよく話をさせていただくのが当然であろうと、このように考えております。

それからもう1つ、運賃制度でございますが・・・

○委員長 運賃はまだ・・・。

○委員 リース制の問題と新メンの問題ですが、先ほどから委員が大分話をされていますので抽象的な問題は除外しまして、現実に大阪で行われている今のいわゆるワンコインの

実態というのは、まず免許をいただいた段階での車両の導入というのが、自家用車を持ってきて、翌日、青ナンバーに変えているという実態があります。それと、全部が中古車である。我々のところは廃車した車を全部使っていますと。今の新メンというのは、5台なり10台なり、1つの地域によって枠はありますけれども、これは規制緩和で車両が新車でなければいけないということはないわけですね。我々の団体も新車を入れるということが前提になっていますから、新しく車を入れたら償却していく。そういう問題が1つ大きな問題になる。

それと、いわゆるリースという形の中で、勝手な解釈で始められていて行政の方にも迷惑がかかっていると思うのですが、いわゆる頭から20万円というのが会社の取り分ですと。20万円に対しては消費税を払いますと。あとは、仮に60万円をあげたら全部自分のものになりますよと。そのかわりあなたが上げたら全部自分のものになりますよと。そのかわり、それでも安全管理、事故もすべて全部あなたの負担ですよと。社会保険ももちろんそうですね。全部負担だと。そして、40万円が入ったような格好になっていますが、これはみんなあなたの負担ですよと。これはテレビでも一昨日ぐらいにやったと思います。平気でテレビに出ていましたね。その面については確定申告しなさいと。そういうことで、ここ1年ほど相場は落ちてきていますから、それを受けた国税があるわけです。大阪のタクシー協会としては、その国税に対して質問書を出しております。今現在は確定申告は受けないということを聞いていますけれども、どうも1年半ほどになりますから、その間に受けている節がある。そういう実態批判が非常にある。

それと、運行管理とか、そういった利用を極めていくということですから、一切点呼はやらない。この間、監査が入りまして車両停止を食らいました。それで、車両停止を食らったその会社は、突然なくなっているのです。違ったところに新規で出てきているわけです。だから、そういう実態がある。非常に手軽にやりやすい規制緩和の中で、そういう方向をうまく逆用している。それと、コインタクシーが現実にあるわけですから、そこは監査もやるし、試験も厳しいわけです。ところが、そういったものが本来できなくなっております。個人タクシーをやっている、簡単に自家用車を持っていけば、登録して流してくれるのではないかと。後は自由だと。こういうような形というのはどこも認めていないと思うのですが、勝手に企業内個人タクシーというのをうたってやっている。追いかけて処分をやっても、これはなくなる。これは、こういった制度そのものをなくしていかないと、タクシーとしては非常に難しいと思います。

それで、それに乗られた方の中でも、車両が非常に臭いと。というのは、寝泊まりしますから、そういう管理をされていないということですね。そんな車がしょっちゅう走っている。ある国会議員さんが乗って、おまえのところの車は臭くて乗れないということを言っていましたけれども、結局、法人会社ではみんなそれぞれ消毒というのは全部機械を置いてやらせているわけですから、そういったことが実際になされていないということです。実態としては、放置された状態でやっている。それと、大阪で客引きをして警察に捕まった運転手さんがおります。各社で捕まった人はみんなクビになっているわけです。そういった人たちがみんな集まっているのだということ。だから、そういうのを平気で行えるということは、やはり規制緩和を悪用してやっている事業実態が、今、それが価格破壊ということでやられる。真面目にやっていたら採算がとれなくなる。価格競争の中に入っていく。これは、真面目にやっている事業者は採算がとれなくなりますから、大阪のサービスというのは、規制緩和以前等は、東京から来られた方でも、大阪はサービスがいいねということをよくお聞きしましたけれども、最近はそうではないです。今は本当にそういうことでやるし、サービスの教育をする、そういったことに人材をかける必要があるなら、採算を合理化していかざる得ないというところにいる。この辺の実態をひとつよくお知りいただいて、やはりタクシーには通常の安全運行をし、そして快適な輸送をしていくための最低の原価というのがあるわけです。適正な原価を割ってやらせるということについては、やはり厳しく、幾ら自由化といっても、そこは検証されるということがないと、これからさらに悪くなるだろう。ただ価格だけが追いかけていくのであれば、タクシーというのはよくなっていかないということがありますので、この会の中でその辺をお考えいただきたい。

それともう1点、これも大阪の実態ですけれども、先ほど事故の瞬間を写すドライブレコーダーの問題がありましたけれども、これにつきましては、大阪ではたまたま私どもが担当して協同組合へ入れたのですが、8,000台の車に全部装着しました。そして現在、それがハイシーフです。約5億かかっていますから、それはいわゆる交通共済というものをやっていますから、その中のお金で各社に貸付けをしていくという形を今とっております。非常にいいことなのですけれども、お金がかかる。だから、ここに書いていただいておりますように、そうした補助金の検討をいただくということは非常に結構なことではないか。これは、ぜひともひとつお願いをしたいと思っております。

ただ、我々の経験でもそうですけれども、最初は運転者も緊張しますから、3カ月ぐら

いは減るのです。そして、4カ月ぐらいになりますとまた戻ってくる。いかに各社の安全管理、運行管理が必要かということは、つけたから大丈夫だということは言うてはいけないということは我々は承知しておかなければいけないだろう。これは、我々の側にとっても、ある意味では事故が起きて、自転車がかけている、人が倒れている、これはタクシーが悪いのではないかと。結果的に言うと、その瞬間を見て、倒れている人を見ればタクシーが悪いのだろうということが今までしばしばあって、事故の解決の点はあったのです。ところが、今は、タクシーの大半の事故は、60何%は単車と自転車なのです。車対車の事故というのは20~30%です。大体、自転車とカブが入ってきますから、あの事故が大半である。そういう事故は明らかに今はわかります。そういったことがどこから飛び出してきたというのもみんな写るようになっていきますから、そういう意味では、我々のほうが最初の第1原因になっていないということはよくわかるようにはなってきましたから、ある意味では公平性が出てきたのかなと。証明できるものが出てきたのかなという面では、当然必要なものだろうと思っておりますので、先ほどもちょっとありましたけれども、最低限残られた人がそういったところでは必要ではないかという気がしています。以上です。

○委員 今、委員にほとんど賛成で、それで終わりそうなのですが、ドライブレコーダーについては、恐らく全員の立場を超えて、今、費用対効果も一番高い、そして社会的、世の中の的に非常に正しいことだというふうに私も実際感じております。委員がおっしゃられたとおり、万能ではないことは事実です。抑止効果は半年です。それ以降はもとに戻ります。しかし、最大のポイントは過失相殺、事故処理にかかるもちろん時間的な、そして精神的な、意味のないやりとりというのが削減されて、保険会社がそれと一緒に見れば、よかろうが悪かろうが一発で決まる。それに対する費用対効果というのは大変高いと思いますので、もし今、助成があるのだとすれば、やはりまずここに投資していただくのが一番いいと思います。これは全車につけておりますので、恐らくデータの的にもきちんと示せるとは思いますが、必要であればまたご披露させていただきたいと思っておりますけれども、これは開発者のオージミさんに本当に感謝というふうに私は考えております。これが1つです。

それから、デジタルタコグラフ、このあたりも当然あるのですけれども、やはり事実を突き詰めていきますと極めてシンプルでして、どうしても多発車が2・8の割合というか、多発車が最終的には起こしているということが一番重要な事実だというふうに私は認識しています。もちろん多発車じゃない人も起こすのですけれども、事故の大半は多発車から

起きていて、しかし、それが事前に止められないというのは、その兆候だけで何らかの、例えばそのドライバーを乗せないようにするような仕組みが今ないので。それを強制しようとする、どうしてもいろいろな壁が立ちはだかっている、わかってはいるけれども止められない。ここさえ何とかできれば、かなりの部分、事故というのは減っていくのではないかというふうに私は思っています。これは会社の中でもできていませんので、私の案ですけれども。

圧倒的に、例えば過去1年間に3回、4回、これは第1・第2原因にかかわらず、起こしたら自動的にリストアップされる。それだと当然隠す部分もできると思いますので、例えば東レ協なり、アドバイザーの50人いるうち10人を危ない運転をするドライバーを検知するような役割にする。それを何らかのタクシーセンターの専門審判員が実際に同乗指導してみて、やはり危ない運転というのは明らかにプロが見ればわかる。これは絶対起きるなという運転があるのです。結局、その人は大きな事故を起こさないと排除することができない。彼にも生活がかかっているわけで、当然、組合もそれは守らなければいけない。このあたりが難しいところなのです。ですから、これを過去2～3年バックデートしてみると、重大事故を起こした人のうち、もしそういう措置をすればどれぐらい防げたかというのを事実データとして分析すれば、恐らく1つ方向性はあるのではないかと。そこをやれば、結局、今回の改正も、より再犯に厳しくという方向ですので、会社に再犯に厳しくという、結局、会社も次は乗務員さんに厳しくということになるのですけれども、最後の出口のところは、どう一番下の人を排除するのか。これはどうしても会社とか組合とか、そういうことの絡みでブレますので、一番上が正しくても、下の出口がブレてしまうと意味がないのです。ですから、それは自動的に何回かやると浮かび上がってくるような仕組み、そして、どこで線を引くかというのはきちんとして、タクシーセンターなりのラインづけ、そして最後は人が乗って危ないと判断するというしかないのではないかとこのように思います。このあたりが費用対効果と言うのは変ですが、そうしないと、今、余りにやることがあり過ぎますし、会社も利益がない、労働者も逼迫しているという中で、やはりやるべきことは100個、200個あると思うのです。問題は、その中のどれが費用対効果が一番高く、そこに資金を集めて打ち抜くかということで、これを考えますと、私は今の2点ではないかというふうに感じました。以上です。

○委員長 ありがとうございます。3名で一応このセクションは切らせていただいて先へ進みますが、委員、どうぞ。

○委員 リース制の問題について意見を申し上げたいと思います。道路運送法の33条に、いわゆる名義貸し事故の実態というものが明らかになれば、当然、名義貸しはだめということで市場から出ていただくということは当然なことだというふうに私は思うのですが、そのようにしなくてはいけない。同時に、この間、京都のMKのリース制問題もありまして、一時、いいリース、悪いリースというような論議がなされ、行政のほうもそれに近いような発言をちょこちょこ言った経緯を私記憶をしているのですが、少なくとも今の時点でリース制、あるいは企業内個人タクシー問題について論じるということは、この委員会のテーマにもなっていますタクシーサービスの将来ビジョン、タクシーの今後のあり方、将来像との関わりで、この問題については明確な回答を示しておくべきだというふうに私は思っております。

率直に申し上げますと、道運法33条に触ればだめと。では逆に、形式的に雇用契約があり、かつ運行管理がきちんとされているような括弧付きリース制であればよしとするのかという問題が残るわけでありまして、私は、7ページの問題点の中でも指摘されておりますように、ここでは形式的な雇用関係はそっくりそのままだというふうに思いますし、かつ運行管理が適切になされていたとしても、この種のシステムはタクシーに持ち込むべきではないというふうに考えます。

なぜかというふうに申し上げますと、いろいろな形でのリース制なり、企業内個人タクシーがあるという説明がありましたけれども、突き詰めて言いますと、要するに経営者は企業努力をする必要のない、そういうシステムのもとで事業を行うことができる。これは、個々の運転手からリース料をもらうわけですから。あと、その本人がどれだけの売上を上げようが上げまいが、これは全く関係のないことでありまして、とにかく個々人からリース料をいただく。つまり増車、増車の中で確実に事業が大きくなっていくわけですから、道運法の目的からして、いわば車両の貸出し業みたいなものですね。倍々ゲームでとにかく貸していくという事業の中で、いわゆる括弧付きタクシーという形で事業をやっていくというようなシステムが、本来あるべきタクシーというものとの関係でどうなのだろうかというふうな気がしているのです。いつも言われますように、運収からリース料と走行経費、変動経費を引いた残りが自分の取り分ということになるわけですから、当然そのシステム下にある労働者というのも労働者意識というものがない。基準法や、いろいろなものに対する権利意識も薄れていく。ややもすると、これは実際に大阪で起こっていることですが、自分が括弧付きの個人タクシー、自営業的な意識を埋め込まれて、何かしら違う形

での個人タクシーをやっていくような中で、本当の意味で今の安心や安全輸送、あるいは社会的責任が果たせることになるのかという面では、非常に疑義を感じております。

したがって、法律上の解釈も当然必要なのでしょうけれども、そういうシステムを今後容認していくのかどうかという点で、政策的な方向でこれははっきりさせたほうがいいと私は思っています、これは認めるべきではない。仮に認めるということになりますと、どの経営者もこの道に走ることは間違いありません。そうなってきますと、率直に申し上げますけれども、事業者にあつて事業者ではない。つまり運転者にとっては、中間搾取をするだけの存在ですよね。本来の法人企業としての存在を自ら否定するものだというふうに私は考えておまして、そういう方向に動かしてはならないというふうに思っていますから、この辺は明確にさせていただきたい。少なくとも、これまで法人企業は長い歴史の中で非常にすばらしい役割を果たしてきたわけですが、今、改めて法人企業の意義と役割を改めてと問い直していただく中で、どういう方向での事業を突き進むべきであるのかといったことも大きな課題だというふうに思います。

最後です。ワンコインとか、いわゆるリースなどが市場を席卷していく流れというのは、はっきり言いまして悪貨は良貨を駆逐する、そういうことが熾烈になっていくということを示しているわけですから、私は少なくとも、当初、規制緩和の目的の中での期待された事態とは全く逆の結果としてあらわれる、そういう危機意識と申しますか、問題意識も持ちながら、今後どうあるべきかということについても、いろいろな議論の中で私自身も必要な意見を申し上げていきたいというふうに思います。以上です。

○委員長 ありがとうございます。それでは、委員、どうぞ。

○委員 私のほうから、ドライブレコーダー、デジタルタコグラフの問題であります、先ほど東京のほうでは装備云々とありました。今朝ほども委員のタクシー会社さんを利用したのですが、ドライブレコーダー、デジタルタコ両方装備していますね。さすが東京の大手は違うなとうらやましく思いました。地方の業者にとりましては、デジタコは20数万らしいのですが、ドライブレコーダーは6万台という金額で、これは必要性を痛切に感じております。特に、残念ながら、正月早々、死亡事故がありましてお詫び申し上げますけれども、その場合も乗務員がお客さんを乗せて、出勤間もなくであります、横断歩道を赤信号で渡ってきて衝突ということだったのですが、目撃者がいない。そういうことで今、警察当局も判定に苦しんでおります。そうした場合、ドライブレコーダーは前後18秒間映像を見られるわけですから、これははっきりわかるわけでありまして。やはりそれは

必要性、ここに警察庁の資料も載っておりますが、ただ、普及率は遅々として進まない。それは、いわゆる地方は消化能力、出費、負担の問題がネックになっております。

デジタコのほうは、助成措置が多少なりともあるようではありますが、ドライブレコーダーのほうはないと思っております。6万台、これが助成措置があるならば、限りなくそれが普及、そして、いろいろな事故防止、また悩ましい事故の解明がなると思いますので、補助措置をぜひともお願いしたい。強く要請・要望します。以上です。

○委員長 ありがとうございます。それでは、委員、どうぞ。

○委員 私のほうから、いわゆるリース制（企業内個人タクシー）についてというふうになっておりますが、結論を先に申し上げますと、「個人タクシー」という名称を名乗ってもらいたくないというふうに思っています。というのは、我々が個人タクシーになるには、法令試験、あるいは地理試験をクリアして、それも90%以上の正解率がないと参入できない、合格にならない。どの業種においても、90%の正解率を求められるというのはほとんどないと思うのです。そういったことをクリアしてきてこの業界に入ってくるわけです。それと同時に、参入に対して35歳以上、65歳までという制限がございます。それと、14年の2月1日から施行された中で、今度は定年制というものが浮上いたしまして、更新する場合には75歳の誕生日の前日まで、そのような条件が付されているわけです。

もう1つは、先ほども申し上げましたように、許可あるいは認可には、いわゆる期限というものが設けられておりますから、一度合格された場合には永久にということではない。それぞれ1年、3年、5年というふうにしていて、なおかつ、1年間の期限を課されたものは、5年連続すると事業の免許の取消しという厳しいものをクリアして初めて「個人タクシー」という名称を名乗れるわけです。ところが、ここで言うところの企業内個人タクシーは、そういったものは一切関係ない。だから、むしろそういう意味では存在に丸つきり違うから、名称を使ってもらいたくない。むしろはっきり、いわゆるリース制名義貸しタクシーと言ってもらいたいぐらいです。だから、「個人」は今後使ってもらいたくないというのが我々業界の偽らざる気持ちでございますので、その点、使い分けはきちんとしていただきたいというのが私のお願いでございます。以上です。

○委員長 ありがとうございます。では、言葉の使い方は少し考えてください。

○旅客課長 十分注意したいと思えます。

○委員長 では、時間の問題がございますので先に進ませていただきますが、メインが主題の最後ですけれども、「多様なサービスに対応した運賃の在り方」ということで、これ

も簡単にご説明ください。

○旅客課長 それでは、運賃の関係につきまして簡単にご説明を申し上げます。

もちろん、運賃の議論でございますから、皆様方の大好きな議論でありますし、一方、利用者からしてみれば、お支払いする利用者がどこまで負担するか。双方にとって非常に大事な点であります。これにつきましてご説明を申し上げます。

1 ですが、運賃制度の概要。今はどうなっておりますかという、タクシー運賃は区域でグルーピングして運賃ブロック、全国に79ブロックございますが、これをベースで一応考えてやってきております。これは経緯もいろいろございますけれども、同一地域・同一運賃という厳しい認可制のもとでやってきたという経緯があります。改正道路運送法上は、これでも上限認可ではなく、個別の認可という形になってございます。

(2) ですけども、距離制の運賃ということで、ご案内のとおり初乗りがあって加算されて、時間距離併用という形になっていくというやり方でございます。これが一般的に通常利用者が流しなども含めてやっているもの。2番目が時間制の運賃。営業所で時間制の運賃の特約でやっているケース。特に、これは観光地の収容はもちろんですけども、冠婚葬祭のような、あらかじめわかってやるような運賃、これは距離制によりがたいですから時間制で行っております。ここが1時間までと加算がこのように決まっている。もう1本、3番目に定額というのがあります。定額というのは、あらかじめ額を決めて行う運賃で、東京地域ですと、ご案内のとおり、成田空港に行くまでに東京の都市内をA地域、B地域と分けて、そこから空港へ行くために幾らとあらかじめ事前に金額を決めておく、こういうような運賃。あと、16ページにイベント、観光と、このようないろいろな運賃がございます。

あと、3番、運賃の割増ということ。これも皆様方が利用されるケースでのご案内のとおり、深夜・早朝割増というものがございます。基本は2割という形になっておりますが、政令指定都市では11時から適用という形になっておりまして、東京、横浜など首都圏においては3割増という形になってございます。

4番、運賃の割引。これは公共的な性格から、いろいろ割引が行われている身体障害者割引1割となっております。あと、遠距離割引。大阪地区の方がいらっしゃいますが、評判が余りよくないのでございますけれども、遠距離割引というものが②でございます。これも割引でございますが、割引という内容を私どものほうが道路運送法に基づきまして認可をするという仕組みに今もなっております。あと、営業割引。回数をされる方の割引などがご

ざいます。

5番目の料金というのがあります。これは①で待受け、待たせた場合に適用される料金。あとは、2番目が迎車回送料金。あとは、サービス指定予約料金などということで、サービスとしての対価というものがございませう。こういうような仕組みがございませう。

18ページに、タクシーの運賃の関係でございませう。基本的に、利用になってきているという点の代表的なもの、①で、いわゆるワンコイン運賃。これは東京でも走っております500円で設定をして小型を利用してやっている運賃などがあります。これは個別に認可をしております。②5,000円超の運賃を5割引とするという遠距離の割引というもの。3番目は、いろいろな回数割引であるとか、4番、これは利用者利便になるようなきもの割引。これは、アイデア勝負でいろいろやっている点でありますとか、妊婦割引のように母子手帳を持っている方に適用しているもの。5番目、これは需要促進的なものということで進められている部分でございませう。こういう面が多様にご努力の結果進められている部分だろうと思ひます。特にこれは利用者サイドからいろいろなニーズがあるものに対応しておられるという点だと思ひますし、利用者から、どんなアイデアがあっても絶対にそれに応えるのだと取り組まれている事業者もいらっしやいます。

19ページ、タクシーの運賃の設定の方法でございませう。これは内容的に道路運送法の仕組みでございませうから、関係の方々はお案内のところですが、簡単に申し上げます。

まず、(1) タクシーの運賃の設定ですが、営業費にいわゆる適正な利潤を加えた総括原価ということで運賃が決められるという形になっております。

(2) それは個々の事業者単位ということが考えられますが、ただ、これはタクシーにつきましては、運賃ブロックの中で考えを行ってやっております。個別の認可の運賃の考え方として行っております。ですから、ここは標準の原価という平均原価を算定してやっております。ですから、コストがかかり過ぎている非効率経営のタクシー会社の方が、そのコストを賄うために運賃を設定するというような考え方はとられず、そういう方々はむしろ実績よりもコストが低く計算されますから、より効率化を進めないと事業運営が成り立たないということで、経営効率化を促す仕組みという形をとっております。

20ページ、自動認可運賃制度という仕組み道路運送法の中でとっております。実は考え方は、これは道路運送の中の基本的に流し営業などが中心で、利用者はどのタクシーを

選択できるかというのがあらかじめ確実にできないようなケースが比較的広範に行われる。そういうようなことから、利用者にとっても、初めの運賃と後で追い越されるというような、追い抜きのことにならないために、自動認可運賃ゾーンというものを私どもはつくっております。先ほど申し上げました標準的な原価の中から考え方を整理し、これをあらかじめ公示をしております。基本的には1割、10%の枠になっておりまして、これは各地域ごとに決めております。この中で自動認可の上限と下限というものがございまして、その中に当たるといった内容の申請がなされる方については、ここについては添付書類など、原価計算書の添付を省略して、速やかに認可、即ち自動認可という形になっております。この下限を割れている運賃については、道路運送法に基づき、不当競争を引き起こすおそれがないかという点の認可基準に基づき、個別に審査をしてきてございます。先ほど申し上げました各種の割引の部分について、この下限を割っているものについては、このように個別審査で考えて対応してきております。

21ページ、論点であります。これは利用者がタクシーを事前に選択することが困難な場合が多々ございます。ですから、降車の際にしか運賃が明らかにならないということがあります。これは八田先生からもいつもご指摘いただいておりますが、利用者が安心して利用できる、わかりやすい運賃であることは利用者にとって非常に重要な点ではないか。一方で、創意工夫を生かされるという仕組みはやはり必要であると思っております。

2番目。一方、付加価値の高いサービス。サービス内容が近年、非常に付加価値の高いものを求める。それに相応するコストは支払うという利用者が増えてきております。ですから、そういうものについて、そこを容易にするような仕組み、逆に言えば、サービス向上のインセンティブを付与するというようなことが必要ではないかというのが2点目であります。

3番目。先ほども議論が出ておりますが、タクシー運転者の賃金体系は歩合制が主流でございまして、過度の運賃値下げ競争を行った場合は、収入源がドライバーの労働条件、給与にそのままつながるといったことが想定され、それがそういうこととなります。ひいては、安全で良質なサービスの提供に影響するということが非常に重要な点でございます。

4点目、介護タクシー、あるいは、いろいろなマーケットによって、特殊ないろいろな分野において、サービス内容に応じて行う介護タクシーなどについては、運転者に時間的な制約があるような運送でございまして、これは、その前後にいろいろなサービス内容を伴うし、時間的にも読めないというようなこともあります。こういうことについては、歩合

制ではなく、固定給とするということも考えるということが一案ではないかと思ひます。

このような取組みがなされている事業者さんちも一部いらっしやいます。

最後の点、利用者ちわかりやすい運賃という点ちござひます。委員ちからもいろいろござひましたが、あるひは、ほかの方々ちからも、利用者ちにとってわかりやすい運賃にしていくべきではないかという点ちあります。ここで時間距離併用制の運賃というものちについて、同じところち行くときち、その状況ちによって変わるというようちなところちあります。ですちから、こういう点ちについての考え方をどのようちにするか。あるひは初乗りの運賃、その後加算運賃。これだけデジタル化ちが進んでいくときち、カチャツと当たって、あとはその部分ちお金ち80円プラスになるという点ちについて、言葉ちは悪いですが、利用者ちにとっての損した感ちみたいな感じちがあると思ひます。これは私の持論ちですので……。そうすると、1,000円出して20円お釣りとというときち、20円ちはいいと思ひうのだけれども、絶対上がった瞬間ちは20円お釣りちと、人間ちいうのはさもしひもので、そういうようちなところちがあるというようちなことを私ち以外ちにもよく言う人ちがおります。こういうようちなところちについての考え方を、利用者ちの視点ちから、私もヘビーユーザーちちござひますので、一ユーザーちの立場ちからも考えていくというちことはやはり必要ちだと思ひます。そのためちにコストちがどのようちにかかちるかどうかは、では、それをどう解決ちするかだと思ひます。だから、ITちを活用して事前に運賃ちがわかるようちなサービスちの実施ちが可能ちになるようちな運賃体系ち、これも意欲ちな一部事業者ちが、このあたりちはITちを利用して事前に運賃ちがわかるようちな仕組みちを導入したい、このようちに言うちておられる方ちもいらっしやいます。現ちに1つのプランニングちちござひます。こういうようちなことも考えて、利用者ちの利便ちに供するようちな内容ちという面ちを進めていくというちことが、実際ちはタクシーマーケットちが利用者ちに支持ちされ、そのパイちが広がるというちことちにつながっていくのではないかという点ちが論点ちちあります。

運賃ちの議論ちですから、皆さんち、いろいろちな視点ちからあろうかと思ひますし、一番関心事ちだろうちと思ひますので、いろいろ闊達ちなご議論ちをお願いしたいと思ひます。

○委員長 ありがちうござひました。今、11時54分ちぐらいですけれども、今日ちのお約束ちは12時半ちまでというちことで、少し長めちにお時間ちを取っちていただひているのですが、運賃ちの議論ちを12時15分ちぐらいまでして、あと残りちをまた全体ちの議論ちに充ちてたいというふうちに思ひます。時間ちに制約ちちありますのでちよっちと窮屈ちになります。

○委員 レジュメちを出しておりますので、それちについて簡単ちに説明ちをさせちていただひきたいと思ひます。

要点だけ述べますが、最初のところでは、先ほどありましたけれども、やはりタクシー運賃は経営基盤にとって非常に大事なものですので、安易な値下げとか、過度な値段競争は避けなければならないと思っています。ただ一方で、現状のタクシーの稼働実態と利用者とのニーズがマッチングしていない部分がありますので、その辺で研究をして運賃を変えていくことも考えていかなければならないと思っています。

1番は、車両の運行状態の分析ということで書いていますが、図1は当社の事例ですので、地方によって、あるいは会社によってかなりまちまちだと思います。このように、例えば当社の事例で言いますと、11時台がピークになりまして、ここは需要と供給が逼迫をしております。ですから、この時間を仮に値下げした場合には、その分だけ収入が減るということになります。ただし、その他の時間については何らかの措置をして、利用者が増えた場合には多少値下げをしても、トータル的に売上が増えるということも考えられるということです。

それから、次のページの上の図2ですけれども、これも会社によって違うと思いますが、当社の場合ですと、実車率は40数%ありますけれども、実際には停車をしている時間があります。停車と休憩と合わせますと大体半分ぐらい占めますので、実際にお客様が乗っている時間というのは全体の20%しかないということです。

それから、タクシーの売上を構造的に分解をしてみますと、その下の式になりますけれども、平均走行測度×実車率×走行時間率。「走行時間率」は私がつくった言葉ですけれども、勤務時間に対してどれぐらい走行しているかということですが、掛けるキロ単価、労働時間ということになります。キロ単価は、まさに運賃で決まってきます。それから、平均走行測度はコントロールできるものではありませんし、渋滞の状況とか、そういうことで決まってきます。こうやって見てきますと、仮に先ほど一番忙しい時間帯を見た場合に、ある程度の限界がくるということです。今のような渋滞がひどい状況になりますと、幾らお客様がいても、ある程度以上は売上は上がらないということです。こういった実態もあります。

表1は、乗務員ごと、あるいは時間ごとにこの辺の数字がどのようになるかというのをとっています。一番下にありますけれども、一番忙しい時間帯は走行時間率が75.8%になっていますが、ほとんど止まっていない状態で売上が上がっているということです。この辺が時間ごとに刻々と変わってくるということで、基本的には休む暇もないような体系に持っていれば売上は上がってくるということです。

その下の図は、実車率を考えた場合には、介護タクシーの事例がそうなのですけれども、完全に予約制で全部お客さまを埋めた場合でも、その絵にあるように、実車率というのは3分の1にしかならないということです。実車率が50%とか上がるのは、帰りの空車を利用できるとか、そういった流し営業で達成できるものであって、これは必ずしも完全にお客さまの予約で埋めたら実車率が上がるかというのはまた別の問題で、走行時間をどれぐらい上げることができるかということです。その辺を考えていかないといけないということです。基本的な構造についてです。

その次のページで、タクシー運賃のあり方ですが、全体的な考え方としましては、基本運賃につきましては、燃料費の高騰とか、コストの上昇に応じて、ある程度は増減できる仕組みが必要ではないか。今は7割ちょっとないといけないとかありますけれども、航空業界のように、基本運賃については多少の増減は必要ではないか。ただし、時間帯ごとに需要の差があるところについては、別の需要拡大の割引制度等を考えていかないといけないのではないかということを書いています。

2番のところは、先ほどありましたが、時間距離併用運賃というのは、普通は公共交通機関、鉄道等は早く到達できるほど高くなるのですけれども、タクシーの場合は、早く到達できるほど安くなるという変なことがある。それから、将来的に運賃を予告できる制度をとるためにも、どうしても時間が入ってしまうと予測できないということで、その辺は変えるべきではないかということを書いています。

それから3番目、自動運賃認可枠がありますけれども、これはそんなに強くは思わないのですけれども、用途に応じて今は大きい車ほど高く取るというのは、サービスの内容によっては逆の場合がありますので、その辺で多少弾力性を持ってもいいのではないかということを書いています。

その次のページは、例えばターゲットを絞って、どんな割引制度があるかというのを考えて進めるべきではないかということを書いています。一番下に割増についても書いていますが、多少の割増についても考えていくべきではないかということも書いています。

最後のページは、当社が今行っている割引制度を羅列しておりますけれども、基本的には新しい需要を拡大して、トータルの収入を上げていくということが目的です。ですから、過度な競争をして下がるとか、そういうことになったらやはりやめるべきではないかと思っています。当社が取り組んでいるものは、ほとんど隣の他社が導入しても当社にとっては影響はないというものです。なぜかという、このサービスはそれぞれその会社を選択

しないと得られないサービスですので、そういうことでは、まず会社選択があつてからこのサービスを受けるということですので、接客態度とか、そういったものがある程度優先するというふうに私は思っていますので、そういうことも考えてやっていくべきではないかと思っています。済みません、長くなりました。

○委員長 ありがとうございます。時間がなくて恐縮ですが、委員。

○委員 簡単に申し上げます。タクシーの運賃というのは、私は本当にシンプルが一番いいだろうと思っております。ですから、今でも同一地域・同一運賃というのが利用者にとって一番よろしいのではないかというふうに思っております。しかし、時代の流れもございまして、21ページに論点整理ということで書いてありますが、大方こういう考え方で構わないと思うのですけれども、今、貞包さんから時間距離併用運賃については要らないのではないかというお話がございましたが、この時間距離併用運賃を入れたというのは、やはり1つには、昭和45年に非常にタクシー事故が多くて、この事故の原因というのが働くドライバーの焦りとか、そういうことでどうしてもこれを入れざるを得ないということで入れた経緯がございまして、もしこれをまた外すと、とてもじゃないけれども、先ほどドライブレコーダーとか、デジタルタコだとか言われて、そういうものもやっていかなければいけないのですけれども、またもとへ戻す話になりますので、私はこれは大都市としては時間・距離併用運賃については、これは利用者の方にとっては大変申しわけないと思っておるのですけれども、やはり安全の確保という観点からのご理解いただかなければしょうがないなというふうに思っております。以上でございます。

○委員長 ありがとうございます。委員、どうぞ。

○委員 簡単に申し上げます。多様なサービスに対応した運賃のあり方でございますが、私も基本的には同一地域・同一運賃が利用者のためにも一番安心だろうというふうに考えております。

併せて、メーター表示というものはひとつ維持してほしい。規制改革会議で先般、相対運賃というような話がちょっと出たように聞いておりますが、これはまさに戦前の1円から50銭、30銭まで下げられたというようなことに相通ずるわけでございますので、これは絶対に反対でございます。

それから、運賃の割引の中での大口割引でございますが、大口割引の通達には3割まで下げられるということを言っておられるわけでございます。あれをお得意さまがご覧になると、3割まで下げられると書いてあるのだからそこまで下げろという非常に強い要請が

あるわけです。お客さんからそういった要請が出てきますと、力関係から言って事業者は非常に弱いのでございまして、ああいったような大口割引はしかるべくそれぞれのグループなり、あるいは会社なりで考えるべきこととございまいし、それを役所の通達の中に何割というようなものを入れるべきではないと、このように私は考えております。

それから、時間距離併用メーターというのは、東京の例ですが、あれによって事故が大変減りました。したがって、時間がかかって運賃が高くなるというのはよくわからないという貞包さんのお話でございしますが、その分は安全輸送で、安全性を買われるというふうにご理解いただいてもよろしいのではないかと考えております。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 いろいろ論点が出ていますけれども、基本的に方向性としては賛成の立場なのですが、ただ、今の制度の運用ということを見ても、規制緩和前のタクシー運賃のあり方、制度を引きずっているという感じがしてならないのです。規制緩和されたのに、実際の運用は規制緩和前のままになっている。1つは、先ほど来出ているように、創意ある工夫に対して上限改定しようとしても7割が必要だといったように、やはり規制緩和になって本当のうちにはいいサービスをしたい、あるいは安全投資やサービス投資したいのだということに対して、それが可能になるような運賃の改定のシステムをつくるべきだと思っていますので、今の運賃改定の7割要件というのは大幅に見直すなり、引き下げるなり、撤廃するなりしないといけないのではないかとこのように1点考えています。

それと、ここにきて緩和前の制度を引きずっていることがいろいろな問題を醸し出しているわけですから、制度上、この委員会の中で抜本的な見直しについて合意形成ができれば一番いいのではないかと考えています。ゼロから出発するぐらいのつもりで運賃の制度の見直し、運用の見直しをやっていただきたいと思っています。規制緩和以降、多様化というふうに言われていますけれども、実際多様化したけれども、その中身は単なる運賃の切り下げ、値下げでしかない。安売りにしか走っていないという一辺倒なのです。そんなことが本当の多様化になっているのだろうか。あるいは、サービスの向上につながっているのだろうかということについては、大きな疑問を持っています。東京で言えば、今の2キロ660円、大阪もそうですけれども、それは10年前に40時間に向けて、40時間までいきましたけれども、42時間にするときには運賃改定をして、労働条件として設定された運賃だと思っております。それを切り下げるということは、運転者の労働条件を切り下げているということにはかならないわけです。そういったことが今まかり通ってきたのがこの

間の経過であるわけですし、コストの75%を人件費で占めているときに、本当にそういった安売り競争が安全を確保できるのかということについては、先ほど来の議論はもう少し詰めていく必要があるというふうに思っています。

それと、歩合給の構造がある限り、それを放置する限りは、運賃をどんどん自由化していけば安売り競争は際限なく続いていくでしょう。どんどん賃金に転嫁をしながら際限なく続く、それが大阪の実態だというふうに思っています。運賃は、賃金や労働条件と連動していますので、適正な運賃の水準ということについては、やはりこれはある意味では行政的な統制があってしかるべきだと。タクシーの運賃というのはそういう性格を持っているということについて、改めてこれは認識をはからなければいけないのではないかとこのように思っています。今でも上限改定のときに、標準事業者の標準原価という考え方があるということは、やはり適正なポストということについて国交省もきちんとそれは認識をされているというふうに私は思っているわけです。そういった考え方があるのであれば、今の標準原価なり標準コストということについて、それをきちんと明示をした上で、今は自動認可となっていますけれども、それを基準にして上限何%なり、下限何%といったような枠をつくって、そこできちんと競争しようではないかと。下限をきちんと明確にして、これ以下は認めない、ここ以下になればコスト割れになるのだから、標準的な原価からこれ以下は認めない。上限もそうだと。そこをつくった上で公正な競争の条件を整えてやるということがこれからのあり方としては必要ではないかというふうに思っています。

今の状況の中では、架空の需要見込みを前提として、幾らでも安い運賃が認可になっているという実態があるわけです。あるいは安い運賃に対して、労務コストについての労働者の同意も、誰がハンコをついているかわからない。私も何遍も、誰が判ハンコをついたのか見せてくれと言ったけれども、一切公表されていません。やはりそういった問題がある以上は、きちんとした標準的な運賃と公正な競争の範囲をきちんと認めるべきではないかというふうに思っています。

それと同時に、先ほど来、課長も強調されていましたが、運賃の体系については、これも抜本的に工夫をして見直したほうが良いというふうに私も思っています。それは初乗りについても、事後についても、やはり利用者が乗りやすい、選考しやすいというか、好まれる体系に変えていく必要はあるだろう。刻みの問題で、やはり乗り捨て感についての問題は出てきます。今でも運転者は、止まってカシッと上がったときに非常に申しわけなさそうな気持ちになって、おまけしているようなケースもたくさんあるわけです。そ

ういった運ぶ側も利用者にとっても余り好ましい思いをしなくていいような、そういう運賃のあり方について、刻みなども昔のような機械メーターでなしに電気メーターになっているわけですから、どんな工夫でもできるというふうに思っていますので、そのところは抜本的にやってもらいたい。ただし、切り下げということではなしに、適正な運賃水準でやるということを前提に、そういう体系も見直していくということだと思います。

それからもう1つ、時間距離併用制の問題ですけれども、これは地域性があっていいというふうに思っています。やはり労働条件、コストで本当に渋滞で走れないようなところは、これは都市構造の問題から解決しなければいけませんけれども、地域性があって、本当に渋滞なんか発生しないようなところではそんな必要性はないかもしれませんけれども、大都市部でまだまだ渋滞が激しいようなところで、安全な運転を担保する上では不可欠な問題だというふうに思っています。東京だけで見るとか地方だけで見るということではなしに、運賃の問題はやはり地域性も加味しながらやっていく必要があると思っています。今、豪雪ですけれども、これはNPOの問題の小委員会でも言いたかったのですけれども、今、豪雪のもとで福祉タクシー、介護タクシーをやっている人たちは、ジャンパーに着替えて、長靴を履いて、スコップを持って、いわゆる寝たきり老人のところなどに門まで掃きながら、除雪しながら輸送に従事しているわけです。そんなコストは運賃の中に含まれていないのです。東京からだけ見てはだめだというふうに思っているのです。そういった運賃の多様性であれば私も賛成だというふうに思っています。以上です。

○委員長 ありがとうございます。では、委員、どうぞ。

○委員 あと数分しかない状態になってきましたけれども、私は運賃の問題は、今、委員のほうからも出ていましたが、もっともっと検討する必要があるので、ぜひ時間を取っていただきたいということを第一に申し上げて、その上で、消費者というか、利用者がなぜタクシーに乗るかといったら、安全であること、迅速に目的地へ連れて行ってくれること、そして、バスにはない、電車にはない何がしかのサービスというものも求める人もいるかもしれないけれども、それに対して対価を払うのだと思うのです。それに対して対価を払って、今、時間がないのもっともっとたくさん言いたいことはあるのですけれども、端的に1つだけ申し上げます。

私は、ここ半年以上、タクシーに乗ったとき、領収書を集めることにしたのです。領収書を集めると、初乗り運賃2キロ660円とか、時間距離併用運賃幾らなどという領収書ももらったことは私はございません。私が乗るタクシーがたまたまそういうタクシーであ

ったのかもしれませんが、大抵、合計が幾ら、それと毎度ありがとうございますというのと電話番号とタクシーの名前が書いてあれば上等なほうで、それすらも書いていない、数字だけが書いてあるのと、何とかタクシーと書いてある、ほんの小さな、うっかりすると失ってしまうようなレシートをいただくこともありますけれども、そうしたサービスに対して、では消費者、利用者は余りにもタクシーのことを知らないと言われることが何度もありますけれども、いつも私が言っていることですが、情報提供が十分なされていない中で、この運賃を適正な運賃であるとか、適正な運賃でないということに対して、せっかくの機会を与えられたのですから、もう一度時間をかけて見直しをしたいと思うのです。私としては、時間距離併用運賃の理解が非常に難しいという人が多いということを申し上げておきます。

それから、ちょっとだけ戻らせていただきたいのですけれども、これも皆さんにぜひお考えになっていただきたいと思うのです。さっき安全性のために機械を導入するという、1つ問題が前へ戻ってしまって誠に申しわけないのですけれども、それは私、委員長が時間を切っていたものですから発言できなかったのですけれども、機械を導入するのをぜひ税金でやっていただきたいというふうな傾向の発言がございましたけれども、果して安全を売る商売が、その安全のための設備投資を税金なのかというのも、全額がとか、いろいろあると思うのですけれども、これもぜひもう一度検討する時間を与えていただきたいと思います。

ごめんなさい、時間いっぱいだと思います。まだまだ言いたいことがありますけれども、済みません。

○委員長 司会者不手際で申しわけございません。

○委員 私も3回出させていただきまして、非常に似ていると思うのは、旅行業界と同じでして、やはり旅行業界も規制が実質的にはありませんから、新規参入が非常にしやすいということで、今、1万1,000社が大中小入れ乱れている。というよりも、中小のほうが多いのですけれども。その結果どうなるかというと、やはり価格競争なのです。よく新聞でご覧になってわかりますように、北海道2泊3日で2万9,000円とか、この世界でやっているわけです。しかし、生きていくためには何かしなければいけないということで、実は今のこの業界の労使関係と同じように、旅行業界も同じような悩みを抱えています。しかし、生きていくためにはやはり何か考えなければいけないということで、その1つは、例えば地域に密着するとか、あるいは専門特化していくとか、あるいは新しい

ニュービジネスモデルをつくっていくとか、いろいろなことを考えていますから、私は、いろいろな議論がありますけれども、ここに今日、三ヶ森タクシーさんが最後に、いろいろな割引制度の事例を出されていますね。私は、こういうことをどんどんやられたらいいと思うのです。これはとても意欲的だと思います。航空会社も実はいろいろなバースディ割引とか、事前購入割引をやって実を上げているのです。ですから、皆さん、いろいろ苦しいでしょうけれども、しかし、需要創造しかないのです。日本の需要はほとんどパイは決まっていますから、どうやってカルティメイドしていくか。客層別にいろいろな運賃を出すというのは非常にいいと思います。

そこで、私の1つの提案ですけれども、今、内需に限界があるので、観光で言いますと、実は外国から持ってこようという案があります。ビジット・ジャパン・キャンペーンで2010年に1,000万人にしようと。去年、大体700万人をオーバーしました。これからは多分、国も金を使っていろいろキャンペーンをしていまから、2010年に1,000万人いくでしょう。しかし、この1,000万人の内容は、どちらかというアジアが中心になりますね。それから、お客さんの形態は個人旅行になります。そうしますと、やはり足としてのタクシーの機能が非常に高まってくると思うのです。そこでご提案ですけれども、やはり外国語、中国語とか韓国語とか、もちろん英語も含めて、対応できるタクシーサービスをぜひやっていただいたらどうか。今、VJCという事務局がありますけれども、そこと連携しながら、タクシーの運転手さんに語学の研修をして、もちろんある程度レベルがあるでしょうけれども、それをぜひやっていただいて、それから、タクシーストップには大型、中型といろいろありますけれども、例えばそこに外国語対応のタクシーのコーナーをつくって、そこにお客さんが来てもらうというようなことを含めて、前向きなビジョンを展開をしたいと思うのです。そういった意味では、大いに我が業界、ツーリズム産業連合会としても、ぜひご協力できるところがあるのではないかと思います。日本のタクシーは、私は世界あちこちで乗っていますけれども、基本的に全く安心感があるのです。一々料金交渉しなくてもいいし、メーターどおりだし、チップは必ずしも必要ない。それから、正確です。ですから、それは非常にバリューが高いのです。ですから、そういうものをアピールして、ぜひそれこそ将来ビジョンのほんの1つですけれども、一例として私から申し上げておきたいと思います。以上です。

○委員長 ありがとうございます。では、委員。

○委員 私、大阪弁でお耳苦しいところのおしゃべりをさせていただく点はご容赦をちょ

うだいしておかなければいけないわけですが、今、社長からもお話がありまして、もとより私もこの会合に参画した気持ちは、従前の我々がちょうだいしておりましたところの道路運送と違ひまして、時代が変わりましたと。だから、特殊なサービスも多様化しているから、いろいろな商品を仕組んで、いわゆる需要喚起をやって、さらにさらにそれなりの公的公共交通機関としての責務を果していかなければいけない、こういう思いで来ているのです。それは否定も何もいたしませんけれども、ただ、今、大阪のタクシーが先一昨日も改めてまた文化庁から昨年1年間の象徴的な公的な産業としての今日の姿です、皆さん、いかがなものですかと国民の皆さんにお問いかけをしておるような番組がそれなりの賞を冠せられておるといふようなことで、それが放映されまして、まさに一昨日、機能あたり、私もいろいろな人とお会いしますけれども、「坂本さん、今までと違うな」という話から始まるわけです。何遍もお話が出ておりますように、世界の中の日本の冠たるタクシー、中でも、偉そうに言って済みませんが、大阪のタクシーはまさにタクシー中のタクシーだということで、ご利用いただいております社会の皆さん方から高い評価をいただきながら、私も43年タクシーをやっておりますけれども、そういう席があった。

これは、ひとえに行政のたゆまない、特に主務官庁、当時の運輸省の大変なるご指導のおかげでずっとあったのです。行政の大変なるご指導のもとに、もちろん当時に労働省、それから警察庁があったのでしょ。でも、我々事業者も、実直に我々の事業使命を理解しながら、行政の指導のもとにやっけてまいりました。それで、現場で働いている皆さん方も、実に自信と誇りを持って大阪のタクシーの運転手はまさにプロ中のプロだといふような思いでずっとやっけてきたのです。

したがって、社会的な評価が高かったといふことであつたのですが、NHKの放映のとおり、まさに法律が改正されて4年たとうとする今日、象徴的な姿になつたのです。新しい付加サービスを構築するのは、需要喚起のために、産業発展のために何も否定しませんけれども、まさに原点が崩壊したのです。その根幹は何かといつたら、あくまでも事業の仕組みや、言葉で言つたら移動テンポですと。もう1つは、労働集約産業の最たるものだから、現場の皆さん方が満ち足りた思いの中でお仕事に携わっていただかなかつたらどうしようもない事業ですといふことです。余りにもご活躍いただくドライバー、乗務員の生活レベルが低くなり過ぎているといふところに、今日お出しさせていただいたところの、警察だつて今までは各大阪府下の管内で白ナンバーのドライバーの教育は我々法人タクシーに任されました。大阪のタクシーのドライバーの皆さん方が各事業所の白ナンバーをお

持ちになっておいでの方のところへ行って指導していました。そのことほどぐらいまでに法人タクシーのドライバーの意識面、技術面、安全に対するところのそういう思いはあったのです。

ところが、今、急に落ちたのです。それで、府民の皆さん、市民の皆さん、ご利用いただいている皆さんから大阪府警に対して、あるいは所轄の警察に対して、法人タクシーに対するところの安全で、安心で、心地よくお乗りできませんという声がわんさといっているのです。ホームページ等々を見てみても。だから、今日ご覧いただいておりますのが、私のほうからご要請を警察にしたわけでもないけれども、たって「タクシー協会さん、来てください。1月から12月まで1カ年間の警察のデータの集約の仕方に沿って、12月までのデータが出ました。大変なことです」と。特に一昨年と去年と比べてみて、ほかの一般の白ナンバーの車はことごとく発生件数も、おけがをなされた方も、不幸いにしてお亡くなりになった方も激減をしていますと。しかし、法人タクシーだけがそれなりに増えてまいっています。これは社会の大きな問題ですと、こういう話があるのです。まさに、それなりに今日4年弱なされている姿が如実に一番ここに露呈されているというふうなことであるので、あえて汚い言葉で済みませんけれども、ご説明とおしゃべりをさせていただいておるところでございまして、どうかひとつ今回の会合は、なるほど新しいサービスを構築して、需要を喚起しながら、我々タクシー事業の公的公共機関としての発展をしていくということが最大の狙いではありましようけれども、大阪が象徴的に何でもありの中で、大変なことになったというNHKのテレビの中で、もう一遍、先ほどから声が出ておりますように、やはり経済規制の緩和の中で問題は需給の総量を適者生存で、いい品質のクオリティの会社が業者のため、働いている人のために生き残って、そういう総数量と中の品質と、さらには、何よりも働いている労働集約産業の最たるものですから、現場の乗務員の皆さんの生活、労働条件が豊かになるという運賃の仕組みを絶対に考えてもらわなければいけないというならば、大阪で一番色濃くあらわれておる、先ほどから出ておりますように、我々の業界の言葉で言いますと下限割れと言うのですが、行政が設定されたところの上限と下限のゾーンの中におさまらずに、要するに新しいお客さんを開発するのではなくて、隣のタクシーの会社のお客さんを横取りする、そういう単なる創意でも工夫でもない、アイデアでもない、そういうふうな運賃を仕組んでおる下限割れと称する、これは極めて合法的なやり方でひとつ粉碎をしていただくことをお願いをしたいということが私の話でございまして。

もう1つ、ただ、事故の問題が今日は中心でございますが・・・。

○委員長 申しわけございませんが、もう時間が残りございませんので手短にお願いできますか。

○委員 今日は安全の問題とか、やはりこれは道路構造の絡みがどうしても出てきますので、それぞれの各地域で警察と運輸局との間のディスカッション、情報公開をしっかりやってもらわないことには、変な話で済みませんが、お互いに警察も運輸局も行政コストが高くなり過ぎてしまって、効率的、効果的に安全が確保できないということにならないようにひとつお願いしたい。先ほどそんなお話もありましたけれども・・・。要らないことを申し上げましたけれども、そういうことをよろしく。長々と済みませんでした。

○委員長 ありがとうございます。済みません、もうほとんど時間がなくなってまいりまして・・・。

最後に1点、ニューサービスのタスクホースを設けて具体的に議論したいということについて議論して、簡単に、ありていに言うにご承認いただいて、最後にご発言があればお願いしたいと思います。これを簡単に説明してください。

○旅客課長 タスクホースの件は、実はメンバーが大変たくさん参加をしていただいておりますが、個別にニューサービスの推進のところの具体的な議論を進めるために、ここに書いておりますようなメンバーの方、あるいは利用者利便のほうも同じようにタスクホースで議論して、またこの委員会にその内容を方向性とか説明をしたいというようなことで、ここについてぜひご承認をいただきたいという点でございます。

○委員長 そういうことで、今こうやって議論していても、時間が足りませんので、具体的な議論をもう少し小さい場で、小さいといっても、上下の問題ではなくて、具体的な議論ができる場を設けるということでございますので、ぜひともご承認いただければというふうに思います。

それから、最後にこれからの進め方がございますが、これは見ていただければよろしいかなというふうに思います。

本当に時間がなくなってしまうかもしれませんが、今日は実はまだ発言をいただいていない委員の方がたくさんいらっしゃって、特に当事者の方はいろいろ伺ったのですけれども、そうでない方のお話を伺いたいと思います。

○委員 聞かせていただいて、ずいぶんいろいろな問題があるなということがよくわかったのですけれども、タクシーという、実は1人の命を預けているという感じなのです。

密室の中であって何が起こるかわからない状況で、そういうのはほかの産業ではなかなかないぐらい重要な問題がいろいろとあると思うのです。特に人ということになると思うのですけれども、そのときに、今日ずっとお話を聞いていても、やはり経営者とドライバーというものの間に信頼関係というものがなくなっているという状況が今かなりあるのではないかと。監査の中で、現場の声というようなお話もありましたけれども、この現場というのが何を指すのか余り明確ではないのですが、やはりドライバー、雇用されている側と経営者の側でのもっと本当に真剣な話し合いというものの中で着地点を見つけていかないと結果というのは出てこないのではないかと。と思うのです。

それと、さっき委員がおっしゃった、いろいろなドライバーがいて、問題がある人がはっきりわかっているのに何ともできないような状況があるというのは、今、学校の教育の現場などでも不適格者は勧告をするなり、検証するなり、公務員ですらそういう制度ができているときに、この辺ははっきり、1つの会社でやるのが無理であれば、組織としてどうやるかということは考える時期に当然きているのではないかと。と思うのです。先ほど一番最後になるのがタクシーのドライバーというような話で、そういう人に命を預けているのかと思うと本当に悲しくなりますから、その辺の信頼関係を構築するというのは絶対大事なことだ。と思うのです。では、そのときに生活者とか消費者は何ができるか。という、やはりもっと情報を公開していただかないと、それは難しい。と思うのです。例えば、任意保険に入っているか入っていないか。というのは自分にとっても非常に大事なことなわけですから、そういう情報がちゃんと公開されるとか、このタクシー会社の事故率がどうかとか、それから、もう少し選択的に乗れるような仕組みというものも考えられるのではないかと。思うのです。規制緩和されていていろいろあるわけですが、やはり選ぶ情報がないというのが相変わらずの状況なのではないか。というふうに思います。

それともう1つ、さっきの福祉タクシーのようなものとか、お金を持っていらして、安いから乗りにくいという方も結構いらっしゃるのではないかと。思うのです。そういう方たちを囲い込んだような新しいタクシーのやり方なども、やっていたらところももちろんあると思いますけれども、きちんと利益が出るような形でどうやっていくのか。というのを考えないかないといけないのではないかと。いうことを、今日の皆さんの議論をお聞きしながら思いました。失礼いたしました。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 リース制の問題ですけれども、要するに、こういう企業形態が合法か否かという

ことをやはり考えるべきだと思います。それは、まず税の面でドライバーの所得が給与所得になるのか、あるいは事業所得になるのか。給与所得なら、当然、会社側が所得税も払わなければいけないわけですが、何かお話を聞いていると、事業所得で源泉徴収しないで申告させていると。これが税務上認められるのか否かというのはちょっと微妙な問題だと思うのです。税の世界では、沖縄のキャディ訴訟という有名な判決があって、偽装した請負、本当は雇用関係があるのに、それを請負契約に偽装したというのは、これは給与所得であるという判決がありまして、それに基づいて税務当局が動けば何らかの処分は発生すると思うのです。ただ、これは余り税収入につながらないので、税務当局が面倒くさがって動かないという点があるのではないかと思います。

それから、社会保険料も、社会保険事務所が不払いというか、それこそ本当に雇用者側にもたせているというのが事実なら、そこは是正してしかるべきなのだと思いますけれども、これも、あの役所自体が余り真面目なところじゃないからやらないで済んでいる。そういう既存の法律を踏みにじて成り立っている企業形態であるとするれば極めて問題なので、そこはそれぞれの官庁がしっかりやっついていかないと、持っている制度、例えば税制とか社会保険制度とか、制度自体を傷つける行為ですから、実額の多寡にかかわらずやるべきではないかと思います。

それを道路運送法なり国交省との絡みでこういう形態をどうかという点ですが、これは安全運行との絡みになるのでしょうかけれども、これはやはり現行の法律というものがあって、それと、今のそれぞれリース制をとっている企業の現実との間で乖離があって、法違反、法に触れるという状況があるようでしたら、しっかりと取り締まるなり処分するのが当然ではないかと思います。すべて法律ベースでやっついていく話だと思います。そのやった結果が正しいかどうかというのは、最終的には裁判で判断することになるのでしょうかけれども、多分、取り締まっても、それに対する訴訟は起きていないはずですから、その辺は余り問題がないのかなとも思います。

それから、機械の話ですが、デジタコとか、ドライブレコーダーとか、先ほどこれを装着するのに運転手の負担を取っているという、これもいかがなものかという話で、例えばデジタコをつければ、これは会社にずっと監視されていることになるから、多分、一生懸命働くことになるので実車率が上がったり何かするのではないかと私は勝手に想像したのですけれども、その収入増があるからといって、運転手にもたせるというのはいかがなものかなと思います。

それと、国の補助金ですけれども、デジタコに補助金が出ているのは、デジタコを付けると急発進とか、そういうのが減って地球環境にいいという、かなりこじつけ論理で、石特会計自体が存在を問われていて、いつまでもこの補助金があるとは思えないと思います。がんばって要求し続けるのはいいでしょうけれども、通産省側の石特会計自体が結構危うい状況になるという状況は認識されていたほうがよろしいのではないかと思います。やはりこういうのは自助努力でつけるのが筋だと思います。しかし、それには儲かっていないとつけられない。それで、今は余り儲からないと堂々巡りになるのですけれども、何とか儲かる業界になってほしいですけれども、私もこうすれば儲かるということは全く申し上げられない。ヒントも差し上げられないのですが、そんなところです。

○委員 この業界のこともろくにわかっていなくて、過去2回欠席をいたしまして、今日初めてということで、今日、皆さんのご意見を静かに拝聴させていただこうと思っていましたが、何もしゃべらないで帰るのもいけないので、感想を一言だけ申し上げたいと思います。

どういうサービスでも、誰に、何を、どのようにというセオリーから考えますと、何を、どのようにというところの議論というのはずいぶんあると思うのですが、誰にという部分がちょっと見えてこないというような感じがいたしております。例えば、タクシーの料金とかサービスとか、いろいろなことを議論するとき、前回調査結果が出たかどうかあれですが、結構ヘビーユーザーがタクシー料金を高いと言っているのです。余り利用されない方は、いろいろな多様なサービスを求めているというようなところがある。つまり、ヘビーユーザーというのは、当然ほかのいろいろなバス、電車との競合関係の中でタクシーを選んでいるということであって、そういうことで言えば、高いという感覚を持つ。そうでない人というのは、例えば雨が降った日とか、重い荷物を持っているときとか、あるいは深夜とか、そういう非定常状態でタクシーを利用されているということがあるわけで、いずれにしても、誰にという部分のところをしっかりと見極めていかないと、サービスとか、あるいは料金とか、場合によっては安全というふうな問題も視野に入った議論ができないのではないかと思います。タスクホースの中でそういうサービスとか料金というふうなことを具体的に議論するときときの1つの入口なのかというふうに思っております。感想だけでございます。

○委員長 ありがとうございます。では、委員。

○委員 規制緩和しましたので当然だとは思いますが、今日のご議論の中のリー

ス制のところと、多様化した運賃のところ、両方に労働協約に関係ある話が出たと重います。確かに、タクシーは非常に特殊だとは思うのですが、それでも何か遠隔した場所にいる従業員を管理しなければならない産業というのはほかにもあるので、他産業での労働協約の形とか、あるいは、その変化について多少わきまえた上で議論するということが大事ではないかと思えます。別にリース制を擁護する必要も何もないのですが、例えば車庫の問題とか、逆に別件逮捕的に規制をなくそうとすると逆に我々全員が制約を受けてしまうということもあるかと思えますので、その辺はすっきりさせる必要があるかなというふうに思いました。

○委員長 ありがとうございます。済みません、まだ発言されていない委員の方もいらっしゃるのですが、もうそろそろ限界ということで、もう1つだけお願いがあるのですが、次回の打ち合わせをしなければいけないですね。

○旅客課長 次回のご日程について、事務局としては3月に入って第1週ぐらい、6日の週でご日程をいただければと思います。

( 日程調整 )

○旅客課長 それでは、3月10日の午後14時からということでお願い申し上げます。また2時間半ぐらいいただければ幸いです。よろしくお願いいたします。

○委員長 それでは、今回は3月10日ということで、今日につきましては、ずいぶん時間を超過いたしまして皆様にご迷惑をかけて大変申しわけございませんが、この辺で議論を終了させていただきます。

長時間にわたり熱心にご議論いただきましてありがとうございました。これにて終了させていただきます。

閉 会