

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12回)

平成20年11月13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12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、佐藤委員、小塩委員、丁野委員、藤井委員がご欠席とのご連絡をいただいております。それから、松田委員におかれましては、少々おくれて到着されるということでございます。

次に、お手元の資料をご確認させていただきます。資料でございますが、クリップを外していただきますと、議事次第の次に配付資料一覧、それから、資料1として委員等名簿、出欠名簿。それから、資料2として配席図。資料3として「タクシー事業を巡る諸問題について これまでの議論の取りまとめ」という資料。それから、資料4として「参考資料」。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)」。それから、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」というものでございます。

それから、皆様の机の上に1枚、小塩先生の名前の入った紙を置かせていただいております。それから、委員の皆様方には、これまでどおり青いファイルを置かせていただいております。よろしくご確認いただけますでしょうか。

よろしゅうございますか。

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、よろしくお願いたします。

【山内委員長】 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。第12回目になりますけれども、タクシーワーキンググループを開催したいと思います。

きょうの議題ですけれども、前日も申し上げたんですけれども、7月3日付で国土交通省から現時点における考え方が示されまして、それを踏まえて前回までのワーキンググループでいろいろ議論をしてきた、3回ぐらい主要な論点について議論をしていただいたわけでありまして、それで、これまでの審議がございまして、それを踏まえまして、全体を整理して、それに基づいてまとめをつくっていただきました。これは事務局のほうでやっていたわけ、きょうは、そのまとめに整理したものに基きまして総括的な審議をもう一度皆さんにお願いしたいと、こういう趣旨の会議になります。

ですから、全体的な議論ですので、まずは、事務局からまとめていただいた資料をご説明いただいて、その後、審議ということにしたいと思います。

それでは、事務局のほうからの説明をよろしくお願いたします。

【奥田旅客課長】 それでは、これまで、今、委員長からお話がありましたけれども、

7月3日の中間的な整理を挟みまして6回ほどテーマごとのご議論をちょうだいいたしました。本日は全般な審議ということで、今後、答申についてご議論いただくために、これまで賜った議論を全体を通してできるだけ簡潔にまとめたつもりでございます。

資料3の表紙をめくって、1ページをごらんいただきたいと思います。

目次がございますが、Ⅰとして「タクシーの役割と検討の視点」、Ⅱとして「タクシー事業を巡る諸問題の発生」、Ⅲ「諸問題の原因」、Ⅳ「今後講ずべき対策」として、1、「利用者ニーズに合致したサービスの提供」、2、「悪質事業者への対策」、3、「運賃制度のあり方」、4、「供給過剰進行地域における対策」、5、「その他の留意事項」ということでまとめさせていただきました。

答申の形で全体の議論を整理するならば、こういった構成でよろしいかとか、項目に漏れないかとか、記述の方向性はどうかといった幅広い点につきましてきょうご審議いただきましてご意見をちょうだいしたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、例によりまして、資料3を朗読させていただきます。よろしく申し上げます。

【阿部調整官】 それでは、私のほうから朗読させていただきます。

目次の次をめくっていただいて2ページから朗読させていただきます。

タクシー事業を巡る諸問題について「これまでの議論のとりまとめ」。

Ⅰ「タクシーの役割と検討の視点」。

タクシーは、鉄道・バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である。

特に、次のような優れた特性を活かして、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することができ、地域住民の生活利便の向上、地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である。

①地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる。

②面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い。

③深夜など時間を選ばず、いつでも、また、だれもが利用できる等。

また、高齢化社会の進展等、我が国の今後の地域社会の変化に対応する役割が大いに期待される公共交通機関である。

さらに、タクシー事業は、地域経済を支える産業の一つであり、労働者の雇用の安定に寄与しているほか、公共の道路空間を使用する社会的存在でもある。

このような地域社会におけるタクシーの重要な役割、位置付けに鑑みれば、我が国の地域社会の活力を維持していくためには、それぞれの地域においてタクシーの機能を安定的に維持・活性化していくことが必要である。

我が国のタクシーのあり方を検討するに当たっては、地域公共交通を形成する公共交通機関として利用者に良質のサービスの提供をする視点は当然のこと、産業としての健全性、労働者の生活の確保、地域社会への貢献等の視点も含めて、すべての関係者にとって望ま

しい姿を探求する必要がある。

Ⅱ「タクシー事業を巡る諸問題の発生」。

現在のタクシー事業については、地域によって状況や程度は異なるものの、一般的に以下のような問題が生じている。

- 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・不適切な事業運営の横行。
- 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が不十分。

これらの問題は、タクシーが、Ⅰで述べたような我が国の地域公共交通の分野で担うべき重要な役割を適切に果たしていく上で障害となっている。

こうした状況に対処し、それぞれの地域においてタクシーの機能を安定的に維持・活性化していくためには、これらの諸問題の発生の原因を明らかにした上で、これに的確な対策を講じていくことが必要である。

Ⅲ「諸問題の原因」。

タクシー事業を巡る諸問題は、いくつかの原因が複合して発生していると考えられるが、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過剰な輸送力の増加、
- 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等）などが挙げられる。

とりわけ、上記の①、②の原因が相まって生じる供給過剰はこれらの問題を深刻化させる大きな原因となっている。

Ⅳ「今後講ずべき対策」。

Ⅲで述べたような原因に対処し、それぞれの地域でタクシーの機能を安定的に維持・活性化していくためには、以下のような対策を講じていくことが必要である。

特に、タクシーの輸送人員の減少と輸送力の過剰な増加が相まって供給過剰が進行している地域においては、4. で後述のとおり、諸問題の深刻化を防止するとともに、当該地域のタクシーの機能の維持・活性化を図るための総合的な取り組みが必要である。

1. 利用者のニーズに合致したサービスの提供。

諸問題の原因の中で最も基本的な原因であるタクシーの輸送人員の減少に対処するためには、消費者に支持されるタクシーサービスを実現することが最も基本的で重要な対策である。そのためには、利用者のニーズに合致したサービスの提供を図ることが必要であり、このことは、利用者の利益にかなうことはもとより、タクシーの輸送人員の拡大をもたらす、結果としてタクシー事業の収益基盤や運転者の労働条件の改善にも資するものである。

サービスの提供に係る取組みについては、個々の事業者や事業者団体によるところが大きく、関係者による様々な対策が講じられるにあたっては、まず何より事業者等による一層の努力が必要である。

また、国や地域社会においても、事業者等の取組みを促進するための取組みを実施することが重要である。

(1) 利用者によるタクシーの選択。

タクシーは、流し営業等については、利用者が自らタクシーを選択することが難しいという構造的な問題を抱えている。このため、事業者においては、より良質なサービスを提供するための営業努力を行おうとするインセンティブが働かず、さらに、悪質な事業者が利用者の選択を通じて淘汰されない。したがって、タクシーサービスの一層の向上を図るためには、可能な限り利用者によりタクシーが選択される環境を整備する必要がある。

これを実現するため、事業者、事業者団体、国等は、こうした構造的な問題を少しでも改善するための方策を講じる必要がある。例えば、IT等最新の技術を駆使して利用者が自ら望むタクシーを選択できるシステムの導入や、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度）等は、より良質なサービスを受けたいと思う利用者にとっての一助となるのみならず、事業者の自主的な努力を促し、利用者のニーズに合致したサービスの提供に資する。

国は、自ら、こうした取組みを積極的に推進するとともに、事業者団体等が行うタクシーの選択可能性の向上に向けた取組みに対しても積極的に支援を行うべきである。

(2) 利用者への情報提供の充実。

タクシーについては、各地の事業者に関する情報やサービス内容、運賃等の基本的な情報の利用者への発信が不足しており、利用者がニーズに合致したサービスの提供を受けづらい状況にある。

事業者、事業者団体等においては、利用者や地域の声を十分取り入れながら、どのような情報をどのような方法で利用者に提供すべきか等について検討し、積極的な情報提供に努める必要がある。また、国においては、情報提供ガイドラインの作成等を通じて、事業者等の積極的な対応を促すべきである。

(3) 乗り場の整備。

利用者にとって利用しやすく、また自分のニーズに合致するサービスを選択できる乗り場は、利用者のニーズに合致したサービスの提供に資するものであり、事業者団体等においては、行政機関や施設管理者等と連携しつつ、また国の支援制度等も活用しつつ、わかりやすく、乗りやすい乗り場の整備を積極的に進めるべきである。

また、近距離乗り場と遠距離乗り場の分離、ランク制度を活用した優良タクシー乗り場の設置など、利用者がタクシーを選択しうる乗り場の差別化についても、可能なところから導入を図ることを検討すべきである。

(4) 苦情等への対応の充実・強化。

利用者からの苦情・要望は、利用者のニーズに合致したサービスを提供できなかった結果生じるものであるが、苦情・要望への適切な対応は、タクシーに対する利用者の信頼を回復し、新たな需要喚起にもつながり得るものであり、事業者、事業者団体においては、苦情・要望に適切に対応するための体制の充実・強化に不断に取り組むべきである。

その際、苦情・要望の件数や内容等のデータの集計、分析等を行い、その後のサービスの改善、運転者の指導等に役立てるとともに、その実情、改善方策を利用者等に積極的にPRすることも重要である。

2. 悪質事業者への対策。

悪質事業者への対策を講じることによって、違法・不適切な事業運営の排除に資することができ、その結果、利用者が安心してタクシーを利用することができるようになるとともに、公正な競争条件を整備することもできると考えられる。

従って、悪質事業者については、市場による淘汰や行政によるチェック等を効果的に活用し、市場からの退出を促すとともに、市場への参入についても適確に防止することが必要であると考えられる。

(1) 利用者に対する情報提供の充実。

利用者に対し悪質事業者に関する情報を積極的に提供し、それによって、利用者が悪質なサービスの利用を避けることができる環境の創出に努める必要がある。

例えば、苦情への対応に関する情報を積極的に利用者へ開示するほか、行政処分に関する情報開示をさらに充実するなどの対策が必要である。また、こうした情報に基づく事業者・運転者の優劣が車両で容易に判別できるような方法等も検討すべきである。

(2) 事業者団体による自主的取組みの強化。

タクシー事業がもたらす利用者や地域社会へ不便、不利益を排除する取組みを事業者団体が自主的に行うことは、業界の自浄作用として、地域の信頼を得る意味で重要である。このため、事業者団体等による運転者に対する研修、街頭指導、苦情処理、乗り場の運営等の取組みの強化が求められる。

こうした観点で、現在、東京、大阪のタクシーセンターにおいて実施している「適正化事業」については、それ以外の地域においても積極的に取り組むことが求められる。また、事業者団体等が行うこうした自主的取組みに対し、国は必要な支援を行うべきである。

(3) 行政による事後チェックの強化。

悪質事業者の排除のため、行政による事後チェックの強化が不可欠である。

このため、引き続き監査要員の増強を含め、監査体制の充実に努める必要がある。

また、監査の実施に際しては、限られた行政の監査能力の中で、最大限の効果を発揮しうるメリハリのある監査方法を検討すべきである。

厚生労働省との連携をはじめ、引き続き監査等に際しての関係省庁間の一層の連携に努めるべきである。

行政処分の強化も必要であり、処分基準の強化、労働関係法令違反に対する処分の強化、

ペナルティーとしての処分の実効性の確保（実働車両に対する確実な処分）、違法行為の確実な捕捉（処分逃れ対策の強化）等、より効果的な処分の実施が必要である。

（４）行政による事前チェックの強化。

悪質事業者を適切に排除するためには、事後チェックの強化だけでは限界があり、そのような観点からの参入や事業拡大時の事前チェックも必要である。

このため、悪質事業者の参入や事業拡大を未然に防止する観点から、現行の参入時の許要件や審査手続き、増車時の手続きなどについては厳格化すべきである。

例：経営者の法令知識確認の厳格化、適切な事業運営のための体制・設備の確保、そのために必要な車両規模の設定、審査における現地確認の徹底、運輸開始時の確認等。

また、タクシー業務適正化特別措置法に基づく運転者登録制度については、本年６月に対象地域が主な政令指定都市まで拡大されたところであるが、利用者サービスの提供に直接携わる運転者の資質向上のため、登録の拒否、取消等の処分は厳格に運用すべきであり、また、制度改正の成果を踏まえつつ、対象地域の更なる拡大を検討すべきである。

３．運賃制度のあり方。

（１）運賃制度の基本的あり方。

①基本認識。

タクシーの地域公共交通としての重要な役割に鑑み、利用者の利益を保護するため、運賃の上限に関する規制が必要である。また、その際、タクシーの公平かつ円滑な利用を可能とするため、初乗り運賃額、加算運賃額等の運賃構造に関するルールの設定が必要である。

健全な運賃競争は、消費者の利益にかなうが、一方で過度な低額運賃競争が行われた場合、運転者の労働条件や安全性の確保のための経費の削減が生じやすく、不当な競争を引き起こすとともに、安全性やサービスの質の低下を通じて利用者に直接的な不利益をもたらすおそれがある。したがって、低額運賃に対しては、適切なチェックを行う必要がある。

以上を踏まえると、運賃の上限を定め、そこから適正な水準の幅を設定して、不当な競争を引き起こすおそれがないと考えられる幅におさまる運賃体系は自動認可とするとともに、幅の下限を下回る運賃は個別に認可することとし、不当な競争を引き起こすおそれがないかをチェックするという現行の仕組みは基本的に妥当であり、これを継続すべきである。

一方、利用者が選択可能な状況の中での多様な運賃の存在は、利用者利便にかなうものであり、過度な低額運賃競争を惹起しないことに十分留意しつつ、多様な運賃に係る利用者の選択性の向上を図ることが必要である。

②運賃決定方式について。

公共料金の設定方式としては、総括原価方式かプライスキャップ方式が採用されているが、プライスキャップ方式をタクシー事業に適用することについては、技術的にも実務的にも難しいものと考えられ、タクシー事業の運賃決定方式は、基本的には現行の総括原価

方式によることが適当と考えられる。

ただし、総括原価方式には、現実のコストを追認することとなりがちで、経営効率化のインセンティブが働きづらいという問題がある。このため、例えば、現実の実車率を追認するのではなく、「適正実車率」のような概念で、より効率的な車両運用を促す方向で査定方法を見直す必要がある。

一方、タクシーの場合、主に歩合制賃金が採られているため、人件費の実績をそのまま適正コストとして設定したのでは、労働条件改善という政策的要請の達成が困難である。このため、労働条件改善を促すような人件費の査定を行う必要がある。

運賃改定手続に係る現行のいわゆる「70%ルール」については、事業者数等から集会的な処理をせざるを得ないタクシー事業の実態にかんがみ、やむを得ない運用と考えられる。ただし、「70%ルール」を背景として、事業者間での同調的な運賃引き上げ等を誘発しかねないとの指摘もあることから、中長期的に、これに代わり得る方法についても検討を行う必要がある。

(2) 過度な運賃競争への対策。

健全な運賃競争は、消費者の利益にかなう。それにより全体の需要の増加がもたらされれば、タクシー事業や運転者にも有益である。したがって、適正な運賃競争自体は望ましいものと考えられる。

こうした見地から、運賃の上限を下回っても不当な競争を引き起こすおそれがないと判断される運賃（下限運賃）までの幅に収まる運賃体系は、従来どおり自動認可によって認めることとすべきである。

しかしながら、こうして設定された下限運賃を下回る運賃（下限割れ運賃）については、労働条件の更なる悪化、事業の収益基盤の著しい悪化や不当な競争を引き起こすおそれがあることが指摘されている。

一方で、下限割れ運賃については、それが適正な原価で収支相償うものとして実施されるものであり、かつ適正な経営が行われているとすれば、一律に利用者に不利益をもたらすものとしてこれを禁じることは難しいとも考えられる。

このため、下限割れ運賃を採用している事業者の経営実態を詳細に把握し、下限運賃の設定や下限割れ運賃の審査については、どのような場合に道路運送法に規定する「不当な競争を引き起こすこととなるおそれ」があるかについてガイドライン等の形で明確化した上で、それに基づいて個々の運賃の適否を判断する必要がある。

また、それをもとに審査に当たってのチェック項目をマニュアル化するなどの体制を整え、審査の運用を行うべきである。

4. 供給過剰進行地域における対策。

(1) 基本的な考え方。

新たな供給がなされることは、それが利用者のニーズに合致したサービスを提供し、新たな需要の開拓等につながるものであれば、利用者のみならず、地域のタクシー事業全体

にとって望ましいものである。しかしながら、新たな供給がそうした効果を生じることなく単に供給を増やすだけのものであれば、いわゆる供給過剰を生じさせ、さまざまな問題の深刻化を招く要因となるものである。

このような供給過剰は、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・不適切な事業運営の横行、道路混雑等の交通問題、環境問題、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、地域公共交通を形成する公共交通機関としての機能の維持を困難にするものと考えられる。

こうした供給過剰が進行している地域においては、地域における公共交通機関としてのタクシーの機能の維持・活性化の観点からの総合的な取組みが必要である。

(2) 問題への取組みにおいて留意すべき視点等。

供給過剰の進行により深刻化している諸問題への対策を講じる場合、様々な問題の背景にある根本的な問題である供給過剰への対応を行うことはやむを得ないものと考えられるが、一方で、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り得ることに留意する必要がある。

また、全国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ことから、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ある。

したがって、問題への対策は、問題解決のために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地域に限って行うことが適当である。

また、地域における公共交通機関としてタクシーの維持・活性化のための総合的な取組みを行うためには、タクシー事業者、事業者団体等の当事者のみならず、良質なタクシーサービスによる利便を享受すべき消費者や、地域住民の足として利便性の高い輸送サービスが確保され、地域住民の生活利便の維持・向上に関心を有する地方公共団体など、タクシーに関わる地域の多様な関係者が参画した総合的な取組みが必要である。

(3) 対策を講じる地域。

供給過剰の進行への対策として、(2)を踏まえ、特定の地域において、一定の期間に必要な総合的な取組みを行う地域指定制度（以下「特定地域指定制度」という）を創設することが必要である。

特定地域指定制度に係る地域指定に際しては、地域における公共交通機関としてのタクシーの機能が一定期間を通じて悪化している場合であって、その機能を維持・活性化するための総合的な取組みを行う必要がある地域を優先して指定することが適当である。このため、供給過剰の進行により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、特

定の指標が一定期間を通じて悪化している地域を優先的に指定し、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ある。

なお、供給過剰による問題が進行してはいない地域や、改善傾向が見られる地域についても、特定地域指定制度に準じて、当該地域のタクシー問題の一層の改善を図るための取組みが関係者において行われることが適当である。

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都市部の地域等を優先することも検討すべきである。

以上のような地域指定は、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ある。

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。

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、上記のような特定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ある。

(4) 関係者が一体となった総合的な取り組み。

特定地域指定制度は、(2)を踏まえ、当該地域における公共交通機関としてのタクシーの維持・活性化のための様々な取組みに関する総合的な計画（以下「タクシー維持・活性化総合計画」という。）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とする必要がある。

タクシー維持・活性化総合計画の作成や着実な実施を図るためには、地域の関係者による協議の仕組みが有効であり、そのような協議を実効あらしめる協議体を設置すべきである。

また、タクシー維持・活性化総合計画の内容としては、以下のような事項が考えられる。

[例] I、地域社会におけるタクシーの位置付けの明確化。

- ①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。
- ②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。

II、諸問題への総合的な対応。

- ①タクシーサービスの活性化（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）。

タクシー維持・活性化総合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ある。

（５）諸問題への総合的な対応。

（４）の例で掲げた諸問題への総合的な対応の各項目については、具体的には以下のような内容が考えられる。

①タクシーサービスの活性化。

当該地域においては、「１．利用者のニーズに合致したサービスの提供」で述べたような様々な対策を特に強力で推進する必要がある。

地域の協議に基づき計画的に行うタクシーサービスの活性化とこれによる需要喚起の取り組みに対しては、国や地方公共団体による支援を検討すべきである。

②事業経営の活性化、効率化。

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ある。

上記のために必要な道路運送法等の手続があれば、その円滑化を図ることを検討すべきである。

③タクシー運転者の労働条件の悪化の防止。

地域の協議に基づき総合的な対策を講じる前提として、タクシーを巡る諸問題、とりわけタクシー運転者の労働条件の問題に関して、地域の関係者の理解を得る必要がある。

運転者の労働条件の悪化の防止については、事業者、事業者団体、労働者の代表のみならず、国や地域の関係者も、それぞれの立場から、必要な対応を行うべきである。

また、事業者への監査や新規参入及び増車における審査において、労働条件の悪化を招かないようチェックを厳格化する必要がある。

④違法・不適切な事業運営の排除。

当該地域においては、「２．悪質事業者への対策」で述べた対策を特に強力で推進する必要がある。

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、総合的な取組みが行われている期間に限り、他の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、厳格に行政処分を行う必要がある。また、新規参入及び増車における審査も厳格化する必要がある。

⑤タクシー事業の構造的問題の克服。

当該地域においては、利用者によるタクシーの選択可能性の向上のための対策について、他の地域よりも一層取組みの強化が必要である。

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。

⑦供給抑制。

一層の供給の増加により、さらなる労働条件の悪化など諸問題が深刻化することを防止し、地域の公共交通機関としてのタクシーの機能の維持・活性化を図るための総合的な取組みを効果的に実施することができるよう、タクシー維持・活性化総合計画が実施されている期間に限り、他の地域に比べ、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。

このため、新規参入及び増車について、他の地域に比べ、許可等の基準・要件及びその審査を厳格化すべきである。

一方、こうした地域においては、供給の削減すなわち減車による需給バランスの改善も有効かつ必要な対策であり、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ある。

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、その取組みを後押しすべきである。

⑧その他の対策（過度な運賃競争への対策）。

当該地域においては、「3.（2）過度な運賃競争への対策」で述べた様々な対策を特に強力で推進する必要がある。

5. その他の留意事項（いわゆる「歩合制賃金」について）。

以上、タクシー事業を巡る諸問題への対応として様々な対策を挙げてきたが、特に運転者の労働条件の悪化、更にはその原因である供給過剰や過度な運賃競争等については、運転者の賃金が多くの場合歩合制であることが大きな背景となっていると考えられる。

しかしながら、歩合制賃金は、法的に「出来高払制賃金」として位置付けられたものであり、また、事業所の外での労働が中心であるタクシー事業の特性からは、それを一律に禁ずることは難しいと考えられる。

従って、労働条件の悪化等の問題に対しては、歩合制賃金の存在を前提としつつ、需給バランスの改善や適正な運賃水準の確保など、総合的な対策を通じてその改善を図っていくことが重要である。

また、歩合制賃金については、その実態を所与の前提とするのではなく、営業形態や運航管理の実態等を踏まえ、合理的な範囲内で、タクシー運転者の賃金システムの改善の可能性等につき、関係者で検討を深めていくべきである。

なお、例えば、累進歩合制度は廃止するものとされており、そうした不適切な実態がないか監査等で確認し、その是正を図っていく必要がある。

以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

【奥田旅客課長】 済みません。簡単に説明しますが、資料4でございますけれども、

参考資料、これは、7月3日に現時点での考え方を提示させていただいたときのものとほぼ同じでございますが、3ページがこれまでの経緯でございます。それから、5ページが全国のタクシーにおける基本的な状況。6ページ、7ページがタクシー運転者の賃金の関係の資料。8ページ、9ページがタクシー事業の経営指標について。それから、11ページから14ページにつきましては、各地の需給関係の変化の状況。15ページは、需給状況と事故件数・賃金の関係。16ページ、17ページは、それを地域ごとに相関関係をおいてみたもの。あと、18ページが特定地域への車両集中の問題。それから、20ページ以降は運賃の話でありまして、20ページが現在の制度の基本でございます。それから、21ページが、その中で上限に張りついている割合、多様化している地域のご紹介。22ページが、一連の労働条件改善のための運賃改定の実施状況でありまして、23ページは92の運賃改定、運賃の地区のご説明でございます。あと、25ページ、タクシーに関する行政処分の実績でございます。26ページに、タクシー事業における違法・不適切な事業運営の例ということで、名義貸し、保険未加入、最賃法違反、処分逃れといったようなものを書かせていただいております。それから、27ページが1日当たりの営業収入、ドライバーさんによって差があるという資料。あと、28ページでございますが、他法令の制度例ということで、供給過剰対策の立法例でございます。現在、これが唯一効力を有するものでございますが、産業活力再生特別措置法というのがありまして、その目的として、企業の取り組む事業の再編を支援するためにインセンティブを付与するというので、共同事業再編計画というものを大臣が定める基本指針に基づいて2以上の事業者が策定をし、それに基づいて主務大臣が認定をするわけですが、その過程で主務大臣と公取委間での一定の調整が行われるといったものが現行制度でございますので、ちょっと参考までにご紹介させていただきました。

以上でございます。

あと、小塩先生のコメントは読んだほうがよろしいでしょうか。

【山内委員長】 そうですね。お願いいたします。

【奥田旅客課長】 では、私のほうから、第2パラグラフ目からちょっと読ませていただきます。

私は、タクシー業界の適切な規制緩和、市場メカニズムの活用を基本的に是とする立場をとっています。しかし、その一方で、現在のタクシー業界が超過供給状況にあり、運転者の賃金低下を初め深刻な問題を抱えているという認識は持っています。したがって、何らかの形で超過供給を是正する措置を講ずることは必要と考えます。

しかし、そこで重要な点は、本報告書案8ページに適切に指摘されているように、「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り得ることにも留意する必要がある」という点です。

規制緩和によるメリットまでも否定するような超過供給是正策は是認できません。特に、

業界が協調して一律減車を行うことを許すことは、優良事業者も劣悪事業者も減車となり、消費者の利益から考えて明らかにマイナスになります。

減車を進めるのであれば、既存事業者と新規参入業者を区別せず、どの事業者にも共通に適用され、しかも利用者利益の増進やタクシー業界の一層の健全化に資するルールを設定し、劣悪事業者を排除していくという工夫をぜひ行っていただきたいと思います。そうでなければ、タクシー業界の効率性向上の誘因が低下し、超過供給是正という本来の政策意図から離れた望ましくない効果も発生しかねません。

政策対応のあり方として、例えば、運転者の労働条件悪化、交通違反件数、利用者からの苦情、事業運営の違法性・不適切さの程度を考慮するなど、すべての事業者に共通に適用され、かつ利用者も十分納得できる基準に基づいて、質の悪い事業者ほど排除されるという仕組みを検討すべきだと思います。

さらに、特定地域指定制度は、超過供給状態に対するあくまでも緊急避難的な措置であり、タクシー業界の構造改善をどう進めるかという議論とは基本的に別の性格のものであるという整理も改めて必要だと考えます。

以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

ということで、「これまでの議論のとりまとめ」の資料3と、それから、それにまつわる資料4、具体的な個別の資料ですね。それから、小塩先生のコメントをご説明いただきましたので、冒頭に申し上げましたように、総括的なというか、包括的なというか、そういうことで、またきょうご審議を願いたいと思います。

どなた様でも結構でございますので、ご発言を願いますが、また、例によって、発言のときに札を立てていただければ、私のほうはわかりやすいので、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

【待鳥委員】 済みません、一番目で申しわけないんですが、やはり一読して、この取りまとめについては、この間の議論が率直に反映されているとはあまり感じられませんでした。全体のトーンが、なぜワーキンググループを設置してこういう議論をいただいているかという、その出発点の問題意識から少し距離が出ているんじゃないかというふうに感じました。

それで、何回も指摘されておりますけれども、タクシーの輸送人員の減少ということが指摘されています。しかし、タクシーの輸送人員の減少が問題ではなくて、その減少している中で利用者が減っても台数が減らないばかりか増えていく、そして供給過剰を深刻化させている、あるいは、ダンピングまがいの運賃競争を引き起こして産業を疲弊させ、労働条件を悪化させている、また事故の多発をもたらしているというところにあるのであって、その輸送人員が減少というのは、モータリゼーションの進展や景気動向等いろいろな社会経済情勢の変化で必然的に起きていることでもありますから、それに対応できていない根本原因、構造問題をやはり議論するというのがこのワーキンググループで始まったとい

うふうに私たちは認識していました。

そういう現実を踏まえてどうするかが課題であったと思っていますし、私は、何回も触れましたとおり、歩合給を背景としての増車とか、あるいは安売り競争があるんだと、これが構造問題だということを申し上げてきました。それに対する解決策がやっぱり示されていないんじゃないかというふうに言わざるを得ない。ということで、タクシーの選択性がないということが構造問題ではないというふうには私は考えています。そうした意味で、ここでは幾つもの仮説を立てられて対策が出されていますけれども、やはり仮説を立てて、それに対する対策ということでは、ほんとうの解決策にはならないのではないかと思います。

経営の効率化の問題も挙げられています。これも何回も言いましたけれども、今はほんとうに経営の効率化ということが可能なのだろうかということが、この議論はあつたはずでありますけれども、その議論の経過が一切触れられておりません。今の経営の中で、人件費比率が75%になる中で、どこで競争をしろというのか、効率化を図れというのかということが一切触れられていません。競争は、健全な競争は必要だと、利用者利便にかなうというふうに言われていますけれども、じゃあどこで競争をさせるのかと。結果的には、人件費を削る競争でしかないということでもあります。その辺のところは全く触れられないままに競争の促進が利用者利便にかなうんだということでの論調というのは、非常に理解しづらい。

それから、利用者ニーズに合致したサービスの提供や、選択性を高めるための情報提供というふうに強調されていますけれども、利用者の側からすると、やはり高いか安いかわけが関心事になっているという側面は否めないというふうに思っています。要は、高いか安いかわけを追求されているという現実があるわけです。また、運賃競争が利用者利益にかなって需要増加になり、そうなればその労使にとって有益であるというふうに言われていますけれども、これもやっぱり仮説でしかない。そういう仮説がずっとこの規制緩和前から唱えられてきました。しかし、実情は異なるわけでありまして、タクシーは、やはり必要な人が必要なときに乗るというそういう乗り物であるということには変わりません。したがって、現実に値下げをしたり低価格のタクシーが生まれてきましたけれども、やはり利用者数は増えていないわけですね。とりわけ運賃戦争と言われた大阪でも、あれだけめちゃくちゃな運賃競争になっても利用者数は減っているわけですし、そして、全体のパイというか、全体の総売上額も減っているわけですね、値下げした分。それは、近畿運輸局の局長からのご説明の資料の中にもあつたはずであります。そういった現実を踏まえなくて、値下げや運賃の多様化で低価格のタクシーが出てくれば利用者が増えるはずだと、それが有益だというような認識でこの対策を立てられるということについては、非常にまづいんじゃないかなというふうに感じます。

それと、やはり同一地域同一運賃が崩れたことで、現場では大変な混乱になっていると、メーター運賃制が危機的な状況にあるということについてもたびたび指摘をしたつもりで

ありますけれども、やはりそういった現状認識が全く反映されていないんじゃないかなというふうに思います。

そういう意味で、運賃問題のところでは、タスクフォースの報告が薄まっているんじゃないかというふうに感じました。大分後退しているんじゃないかなと。せめてタスクフォースで指摘をされていた点については、これは大筋このワーキンググループでも了承されたわけでありますから、しっかりと反映をしていただく必要があると思います。

とりわけ適正人件費という考え方が示されておりましたけれども、その文言がすっぱり抜け落ちています。適正実車率というその考え方はそのまま生きていますけれども、一方での適正人件費という考え方が落ちているということ、非常にこれはバランスを欠いているんじゃないかというふうに思います。適正実車率で効率化を促すと言いつつ、しかし、効率化を促す場合、人件費にしわ寄せをさせないという意味で最低の歯止めになる適正人件費という考え方、これが抜け落ちるということについては、納得がいかないところがあります。ぜひ改めてその問題について取り上げていただきたい。

やっぱりそういった歯止めがないからこそ規制緩和になって、利用者が減っている中で台数が増えても、賃金が大幅に減少したために、収支率が規制緩和以降逆に上がって、収支率は110%という指摘の資料も出していただいています。やっぱりそういった問題を考えると、適正人件費といったような考え方をしっかりと盛り込んでいただく必要があり、それを改めてお願いをしておきたいというふうに思っています。

それから、供給過剰問題では、全体的なトーンがこれ以上の事態悪化をとめるということに力点が置かれていて、現在の、その非常に供給過剰状態で深刻になっている事態、あるいは、もうその地域では食えないような低賃金になっている事態、これを改善するための方策ということまで踏み込みが弱いんじゃないかというふうに思います。やはり行政で適正な台数というのをきちっと示して、そこまでどうやってタクシーを減らすのかということ打ち出さないと、今の供給過剰状態の解消というか、是正ということについては難しいのではないかというふうに思っています。

いずれにしても、安全問題も、それからサービスも、繰り返しますけれども、やはり運転者の状態にかかっているわけでありまして、この歩合給問題等は、指摘はされていますけれども、最後のその他の項にちょこっと触れられているという実情であります。やはり、ほんとうに実際にハンドルを握って、そしてお客さんと接する運転者の状態を改善するというのがこのタクシー問題のやっぱり根本問題というふうに思っていますので、単なる労使問題として職場で改善する、企業内で解決すべき問題というふうに片づけないで、きちっとこのワーキンググループの中でその方向性を指し示していただきたいのと、改めてお願いをしておきたいと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

行政側は、何か、回答というのは、まとめて最後のほうで、何かあればということでや

っていただいてよろしいですか。

佐々木委員、どうぞ。

【佐々木委員】 ちょっとしばらく出張していたものですから、きょうの昼過ぎにこのペーパーを見たんですけれども、出ようか出まいか迷いました。審議会のあり方もそうなんですけれども、このような議論を12回もやらなきゃいけないのかという気がします。本来なら夏ぐらいまでで議論は終わっているような感じがします。7月以降ほとんど進んでいないという印象ですね。つき合いできょうは出てきましたけれども、できたらきょうは1時間ぐらいで済ましてほしいなというふうに思っています。

このペーパーは、待鳥委員とは違いまして、私は妥当な線かなというふうに思っています。非常に常識的で、個々にはいろいろありますけれども、大筋のところでは反論するところはありません。

2つだけちょっと申し上げますが、1つは、一番最初のこの2ページのペーパーの「タクシー事業を巡る諸問題の発生」というところの書きぶりですが、確かにこういう問題は起こっているんですけれども、こういう問題が起こっても放っておいてもいい、そういう選択もあると私は前に申し上げましたが、その選択をとらない理由は、もちろんそのタクシー事業が苦しいとか運転手の待遇が悪いということもあるんですけれども、最大の問題は我々消費者にデメリットが生じているということなんです。

本来なら需要が減って供給が増えれば値段が下がらなきゃならないのに今回は値段を上げたわけです。つまり本来我々は660円で乗れるタクシーに710円払わなきゃいけないという消費者にとってマイナス面が発生しているわけですよ。しかも、どんどん乗務員の労働条件が悪くなってその結果、高齢化が進むものですから、乗務員の質的劣化というような状況が起こっているわけです。そのような問題が全部消費者にはね返ってきている問題なんですよ。ですから、こここのところを、今回の規制緩和によって何がプラスで、何がマイナスで、トータルでどうだとすべきです。私は、明らかに規制緩和が失敗したと思っています。メリットもあるでしょうがデメリットのほうが大き過ぎます。だからここはやはり規制緩和ではなく、若干規制強化せざるを得ないとちょっと踏み込んで書いていただきたいなと思います。

それから、この供給抑制のところの書きぶりが、7月の現時点での考え方から進んでないことが気になります。例えば、協調的な減車措置とか、減車へのインセンティブの措置、それを具体的にどういうふうにしてやるのか出ていないです。

最後答申がどうなるのかちょっと気になっているんですが、答申がこういうスタイルで方針だけ決め現実の施策は別だというのはならそれでいいのですが、そうでないならきょうのような審議会は、やめてしまってそういう案が出てきたところで最後の審議会をやればいいんじゃないかなと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

進め方については、またちょっと後でご相談というか、事務局のほうからご説明があると思います。

宮下委員、どうぞ。

【宮下委員】 「タクシーの役割と検討の視点」というところの一番最初のところに、タクシーも、鉄道、バス等とともに公共交通機関だと、こういう認知、位置づけをさせていただいて、それはそれで結構なんですけれども、ただ、公共交通といいましても、日本の公共交通、鉄道、バス、公営企業の地下鉄や市営バスぐらいがあって、あとはほとんど民間企業だということで、民間企業に公共交通を任せていると、こういう感じで、全体的にこの議論の取りまとめも、そういう意味では事業者任せになっている、そういうふうに感じられるのかなと、こういうふうに感じます。

あえてこういう公共交通ということで位置づけられていただけのでしたら、やはりどうしてそういった意味で、行政、国やら地方の行政がかかわっていくのか、タクシー事業をどうしていくのか、事業者ではどうにもならない問題があると思います。都市の渋滞の問題であるとか。やはりそういった問題を何とかこういう行政でかかわる、例えば、朝のラッシュの時間、バスの専用レーンをタクシーも通らせるとか、こういったフォローを、できるかできないかは別にしましても、そういったことも一歩踏み込むとか、また、都市と地方では、いろんな意味での公共交通の位置づけが違うと思います。地方のほうは公共交通といいましても、なかなかバスも1日何回しか来ないと、バスでだけやると。やがてそういうところのタクシーをどういった形で利用してもらうのか、これはまた大変なそういった問題があります。

したがって、そういう意味で、この公共交通というならば、事業者任せではなくして、全体的に何かこういう国やら行政、地方の行政ができないのか、そういったことも触れていただきたいなど、こういうふうに関心として思っております。

以上であります。

【山内委員長】 ありがとうございます。

鎌田委員。

【鎌田委員】 私は、ここ2回ほどちょっと都合でお休みさせていただきまして、議論の流れにうまく乗っているかどうかよくわかりませんが、これまでの議論の取りまとめを読みまして、私の意見を述べたいと思います。

取りまとめで、「タクシー事業を巡る諸問題の発生」として、タクシー事業の収益基盤の悪化、運転者の労働条件の悪化、違法・不適切な事業運営の横行など5点を上げ、その原因として、供給過剰、過度な運賃競争、タクシー事業の構造的な要因として利用者の選択可能性の低さと歩合給主体の賃金体系が挙げられています。こうした問題を指摘して、とりわけ供給過剰の問題がその大きな原因であるという点については、私もおおむね同感でありまして、これについて何らかの対策が必要ではないかという点では、また同じであります。

しかし、労働条件の改善ということを考えた場合に、このようなこの供給過剰対策、それから運賃の規制ということにとどまらずに、タクシー事業者の労務管理のあり方にも目を向けて改善を考えておく必要があるのではないかと思います。

まず、賃金体系であります。歩合給主体でありまして、その歩合給の内容は多種多様であり、その概要は企業によってさまざまに容易に外部からは知り得ない状況にあると思います。その一部である累進歩合制度は、自動車運転者の労働時間等の改善基準で廃止するように指導されておりますが、それにもかかわらず今なお存在しているように見えます。最近、タクシー運賃改定実施後の労働条件改善状況が発表されましたが、運賃値上げにもかかわらず賃金が上昇せず、それどころか減少する例があるようです。経済状況が悪化している中で、運賃収入が減るのもやむを得ない面があるとしても、運賃値上げと同時に賃金支給率を引き下げる措置、いわゆるスライドダウンが導入された例もあると報じられています。これでは、運賃値上げが労働条件改善に結びつく保障がないこととなります。

さらに、労働者負担制度が存続しているという事実があります。労働者負担制度にはさまざまな形態があり、一概には言えませんが、例えばクレジットカードの使用手数料の一部を労働者が負担するものがあります。これなどは、本来経営者が負担すべきものであり、これを労働者に負担させ、賃金からカットするというところに大いに疑問を感じるところであります。

要するに、労務管理のあり方に問題があり、事業者の収益基盤が強化されても労働条件が改善されると安易に想定できない状況にあるのではないかと思います。供給過剰の解消などの施策とともに、労働条件改善を促す措置も独自に導入を図る必要があるのではないかと考えました。

運転者の労働条件を改善することを目標といたしましても、給与などの労働条件の設定は、基本的に労使自治にゆだねられるべきであり、国がこれに直接介入することは慎重でなければなりません。しかし、供給過剰対策や運賃規制などの諸施策が着実に労働条件改善につながっているのかを、企業ごとに情報を公開する必要があると考えます。先ほど述べました労務管理の実態を踏まえ、労働条件改善の努力を判断する上で、指標となる事項について、法令などにより企業に開示、公開させる制度の導入が図られるべきではないかと考えます。具体的に開示されるべき事項といたしましては今後の検討を待ちたいところですが、例えば、一事業者における総収益における賃金の支給割合、歩合給と固定給の割合、歩合給が営収に連動している場合にはその変動幅、労働者負担制度の内容などについて開示をしたらどうかと考えております。こうした情報の公開により、他の施策と相まって労働条件改善に積極的な事業主はその努力が報われ、逆に消極的な事業者が市場から淘汰されることにつなが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。

今村委員、どうぞ。

【今村委員】 きょう報告を受けた中身の感想ですけれども、私、これまで1回も欠席しておりませんで、きょうでちょうど12回目になります。この間のワーキングでの提案の内容や意見等も聞いてきたわけですが、少なくともきょう出されている「これまでの議論のとりまとめ」の中身というのは、提案側が論点整理メモということで、その都度報告説明をされた中身と変わっていません。そういうことになると、これまで論点整理メモにかかわっていろんな意見が出され、いい知恵も出されていると思うのですが、この文書の中に全く反映されていないということになると、我々は延々どこまで何をやってきたんだと。率直に言ってそういう感想を持ちました。

これは、後で答えていただけたら結構なんですけど、6月のワーキンググループの会合の中で、自交局長が発言された内容ですが、このワーキンググループ会合の中でいろんな議論がなされて報告がつけられると、そういう経過を経て、来年の春の通常国会においては、法改正ということも含めて対応という趣旨のことを言われたことがあります。きょう出されている議論の取りまとめの内容と道路運送法の改正について、私はどういうつながりがあるのか、どこでどういう関係が出てくるのかということにおいて、全く理解することができません。おそらく法改正と言ったからには、それなりの見込みといたしますか、思いもあるんでしょうけれども、一体このどこなんです。流れについても非常に疑問を感じておりまして、読み取れないという点では問題だと思っております。

今まで私たちが議論してきたこととのかかわりで言いますと、現状というのは、ほんとうに緊急事態と言えるべき事態に突入している状況ではないか、私はそのように思っています。ゆったりと議論をしているときではないんですね。新しい政策なり施策について、規制緩和の結果発生をした矛盾だとかいろんな問題について、やはり即応性も必要ですし、実効性というのが伴わなくてはならない。その最大の焦点が需給の不均衡という問題であり、増え過ぎてしまった、諸悪の根源といたしますか、タクシーの台数をいかにして減らすことが可能になるのかといった点、1つ大きなテーマだと思っております。

その点でも、前回申し上げましたように、かなり今回出されている供給過剰対策の中身というのは、前回の会合で出された論点整理メモ丸写しですよ。そのときにも私は言ったと思うんですが、どうしてこの独占禁止法の適用除外というようなことを念頭に置いて、事業者全体が、あるいはその地方自治体が、合法的な措置として協調的減車というのが可能にできるような、そういう文言を盛り込まないんでしょうか。7月の中間取りまとめでいえば、少なくともその部分、文章が盛り込まれていたわけですから、だからそこはどうなったんだということについても率直に言って大なる疑問があります。

今回の文章を見ましても、非常にわかりにくい表現が使ってあるわけですよ。12ページの上から5行目あたりですか、「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ある」。後押しというのは、一体何をもって後押しというんでしょうか。これは、独占禁止法の適用除外というようなことも含めて、公正取引委員会とも調整協議をしながら、そういう仕組みが可能になると

いうことも含めて後押しという表現なのかと聞きたくなるわけですが、その辺のところは非常にあいまいもことしたまま、今起こっているその問題を解決する上での、ほんとうに報告であり答申たり得るのかという点では、心配もしております。逆に言いますと、タクシー労働者の非常に大きな期待がかかっている会合ですから、やっぱりわかりやすく政府行政としてこういうふうに行くべしと、それを受けてこうやるよといった点での説明責任というの求められるのではないかと考えております。

ですから、即効性があんまりないものはゆっくりやっていただいても結構ですけれども、少なくとも緊急性を要するものについては、ぴしっと書いていただきたい。そうでなければ、私は今回のこの会合の意味というのは、言った割にはあんまりないということにならざるを得ない結果にもなるのではないかと心配しております。あと2回予定されておりますけれども、ぜひ努力をしていただきたいと思います。

【山内委員長】 どうしますか、一たんここで、さっきから幾つかご疑問があるので、もしもあれだったら切ってあれですけれども、いかがですか。それともまとめたほうがよろしいですか、事務局側としては。

【奥田旅客課長】 では、まず、これまでの議論が適切に反映されているとは思わないというような意見もいただきまして、事務局といたしましては、できるだけ踏まえたつもりでございましたが、そういうことであれば大変申しわけなかったと思いますが。

まずは、構造問題への対応こそが議論の核心であろうということについては、私どももそうであろうというふうに認識しておりまして、構造問題というと、結局はその、これはちょっと私の認識なので、違うといえどもまたご指摘をいただきたいんですが、タクシーの選択性に乏しいということと、やはり歩合制ということが一番大きな2つの構造問題の対応だというふうに思っておりますので、それへの対応というものは、一定程度書いた、示したつもりでございしますが、足らざればまたご指摘をいただきたいと思います。

あと、運賃問題につきましては、タスクフォースでしっかり議論をしたものがあるじゃないかということですので、答申で肉づけをしていく段階でご指摘も踏まえてまた考えたいなと思います。

あと、供給過剰対策について具体論がないじゃないかと。例えば、独禁法との関係はどうなっているかということですが、その点、まだ踏み込んだ記述ができてないということもありますが、佐々木委員からもありましたけれども、まとめ方についてどういうふうにするのかということも含めて、もうちょっとお時間をいただいて委員長とも相談をさせていただきたいと思っている問題でございます。

【山内委員長】 再開します。田中委員どうぞ。

【田中委員】 今まで論議してきた内容がここに書かれている、そういう意味では、先ほど何人かの委員からも指摘があるように前進が見られていないという印象だ。7月の段階から、確かに進んでないと思います。それはなぜかという、具体性があまりない。答申でどういう形にするかもこれからの議論なのでしょうけれども、ここに出てきた段階で、

もうちょっとその方向性について示唆するようなものがあつたらよかつたのかなと思つています。

これまで議論をしてきましたが、例えば9ページにある「対策を講じる地域」の一番下の「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の云々」となつて、要するにどういう状況を念頭に置いているのかということが見えてこない。つまり、供給がさらに増加する可能性とか、旅客の利便性確保が困難だとするその蓋然性が高いというのはどういう状況のことを念頭に置いているのかということがわからない。そういう意味で、もうちょっと具体的な、想定される具体的なものということがやっぱり見えないと、とりわけ利用者に対する説明があんまり行き届かないのかなという気がします。これ（具体的な説明）は答申にかけて、今の部分だけじゃなくて、必要なのではないかということが1つあります。

それと、構造的な問題に踏み込むのが本来ということでこのワーキンググループへの諮問があつたわけですが、その構造的な問題の1つを今当局のほうから、選択性がないとかありましたけれども、もっと重要なのは、需要が少ないのに供給のほうを全然ストップさせずに、増車して営業している事業者が後を絶たないという点です。これはもう最初からの議論なんですけれども、これも言うてみれば構造問題なわけですが、だから減車というのではなくて、その構造自体をどうやって変えていくのかという方向性が出てきていないように思う。あるいはそれを詰めていかなきゃいけないんじゃないのかなというふうに思います。

それから、もう一つは供給過剰問題です。この、小塩委員から出たペーパーの、特定指定地域は供給過剰云々という最後の段落ですが、緊急避難的な措置、あくまでやっぱり緊急避難的な措置として取り組む場合にどうするかという議論、つまり、先ほどちょっと一律減車、それを独禁法から除外しろ、適用除外という議論というふうな意見もありますけれども、これについても、じゃあ独禁法の適用除外にすべき産業なのかと。ほかの産業と比べてどうなのか、そんなに簡単に独禁法の適用除外ということをやつていいのかということについて、この場でそんなに議論ができてないんじゃないかなと思います。もしそういうようなことであるならば、そこについてやっぱり議論がまだ足りないというふうに思います。

最後に、ちょっとこれは感想なんですけれども、公共交通機関と胸張つて書いているけれども、それもちょうと何かやっぱり若干この議論に書くのは、私は面映きを禁じ得ないです。先ほどどなたかがおっしゃいましたけれども、公共交通機関ならば、それなりの責任というのは、当然事業者にも、運転者にもあるはずであつて、もちろん行政にもある。例えば、卑近なことかもしれませんが、乗車拒否をされたとか、深夜の盛り場で二重三重の客取りをやっている状態が公共交通機関の産業なんだつて言つていいのかなということはありません。

もちろん先ほどおっしゃつたように、バスレーンと同じようにタクシーレーンをつくれ

とか、あるいは、タクシーの客待ち専用の駐車スペースを確保するとか、もちろん行政としてその公共交通機関を求めるならば、それに適応した行政的な措置も必要だと思いますけれども、そういう意味で……、きょうは、これはちょっと雑談風でも結構ですので、ちょっと面映きは禁じ得ないということだけちょっとつけ加えさせていただきます。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

安部委員、どうぞ。

【安部委員】 まず、このページに即してやっていったほうがいいと思いますので、2ページのところの、「タクシーの役割と検討の視点」というところは、これは、これではないのかというふうに思います。その方向で問題を考えていくと。

それから、「タクシー事業を巡る諸問題の発生」のところですが、①から⑤まで指摘されておいて、⑤を除いて私は妥当だと思っております。⑤の利用者ニーズへの対応は、むしろ利用者サービスが不十分だということ。ニーズの対応ではなくて、例えば、依然として暴言を吐くドライバーがいたり、乗車拒否をするドライバーがいますので、そういう利用者サービス、あるいは、この間の統計でも出ていますように、事故率が高止まりをしているということ、あるいは、先ほど佐々木委員からありましたように、東京や幾つかの都市では運賃値上げがされているというようなことで、利用者サービスが不十分だということだろうというふうに思います。ですので、それへどう対応していくかということ。もしそういうことに組みかえれば、①から⑤で指摘されているような問題はあるということで、共有できると思います。

3ページで、したがって、そういう問題があるとするばどこに問題があるかということ、①、②、③、④と書かれているのですけれども、私は、一番大きな問題は、②と③であろうというふうに思っております。つまり、輸送力、需要の現状に対して供給のほうは過剰であるという、ここに大きな問題がある。供給過剰ということで、これはもうさんざんこの場で議論をし尽くしてきたところでもありますので、これに対してどうするかということだろうと思います。

それから、一部の地域で過度な運賃競争が起こり過ぎたことによって、これが事業者やドライバーをかなり疲弊させていてマイナス現象が発生してきているということですので、この②と③について、具体性のある政策をどう講じていくのかと。つまり、タクシーというのは、全く市場に任せていたのではうまくいかない産業ですので、もう半世紀以上にわたって、時々で制度設計の濃淡はあるにせよ、行政が一定の制度設計を行う中でこの事業が営まれてきたわけです。この行政の関与抜きに、いわゆる規制というものを抜きにしてこの産業を放置するといろんなマイナスが出てくるわけですから、一定の関与が必要だということ、こういう議論をしているわけでもあります。したがって、そういう観点から今起こっていることについて、新しい行政のかかわり方、つまり制度設計ということを考えなければいけないのではないのかというのが今回のこのワーキンググループのそもそもの

出発点であろうし、そういう議論をしてきたはずではないかと思っております。

そこで、具体的に申しますと、どういう問題が起こっているかという、先日も私はある大阪の事業者の方と意見交換をしたときに、20年前に親の事業を引き継いでこの事業を始めた。そのときに、自分としては一生懸命やりたいので10億円の借金をして、車庫も改修して、そのときには、運輸局から車庫はきちっとコンクリート張りの車庫にしなさいとか屋根をつけなさいという厳しい指導があった。そのための借金がまだ3億残っていると。そうこうするうちに、この四、五年の間に新しく入ってきた事業者は、別に車庫のことをやかましく言われずに、車庫も野ざらしの状態が許されている。では、自分のやった10億の投資は一体どうなったんだろうかと、こういうことを言われていました。また、自分が事業を引き継いだときに、いろいろと暴言を吐くドライバーがおったので、そのドライバーを苦勞しながらやめさせた。ところが、苦勞させてやめさせたドライバーをよその事業者がまるごと引き継いでもっと上げつないことをやっている、こんなことでいいんだろうかと。事業をやる意欲がなくなってきた、売りに出したいというような発言をされている。実は、こういうモラルハザードが発生してきていますから、やっぱりここをどう直していくのか、これをやるがこのワーキンググループに課せられている役割ではないかと考えております。

そこで、先ほどの点を端的に申し上げますと、まず、供給過剰のこれをどうするかということでこの間議論してきたのは、入り口のところが低くなり過ぎたのを少し見直しましょうという議論はしてきました。これについては、7月のときにも一定の方向が出されて、これは結構だというふうに思っております。

それから、もう一つは、悪質事業者への対策ということで、本日提案があったのは、6ページのところで、「メリハリのある監査方法を」という提案ですが、じゃあこの「メリハリのある監査方法」というのは一体何だろうかということなのですね。私は、悪質事業者を退出させる仕組みをきちっとやらなければいけないというふうに思っておりまして、2つのことを具体的な問題として提案をしたいと思っております。

何を悪質かということが非常に大事でありまして、1つが、法定で3カ月ごとに車両の点検をしなければいけないことになっておりますが、私の調べた範囲でも、実際に法定の点検をせずに書類だけを整えて3カ月点検をやりましたという事業者が実はいます。これは、やろうとすれば監査で見破れます。例えば、監査当日の朝の10時に車両を指定しておいて、それを車庫に置いておかせるのです。その車両と監査書類、点検簿を具体的に突き合わせれば、実際に法定点検が行われたかどうかを確認することができます。こういう監査をやらないと監査の実効は上がらないと思います。つまり、現行の監査は書類中心主義ですから、事業所に行って、1年分の書類を見て、それが矛盾なく形が整っていれば合格にしているわけですね。しかし、実際には、タクシーのメーターとその記録をされている書類の間には大きな乖離がある場合があるわけで、そこを見破れるかどうかということだと思います。

もう一つは、実は、連勤と称しておりますが、大都市で日勤、隔勤をやっている勤務形態で、隔勤から上がってきて、数時間事業所で仮眠をさせた後でさらに勤務をさせる。つまり、改善基準告示の違反事例で、さらに勤務をさせて、書類上は車庫に眠っている車両を稼働させている例があります。これは、稼働率がなぜ80%なのに多くの車を抱えているかという秘密を解く1つのかぎでもありまして、日報を破り捨てているような事業者もいると聞いております。したがって、これも監査をやるときに、書類だけ見るのではなくて、ワンスポットで車両のメーターとその日報を比較して、矛盾なくつながるかどうかを監査すれば、かなりの問題点を発見できるのではないかと考えています。

ですから、メリハリのある監査とは、そういう踏み込んだことを運輸局がやるかどうかだというふうに思います。従来の書類審査だけでは、悪質業者というのは排除できないので、そこをどうするかについて、いま一步具体的な方策が必要ではないかというふうに考えております。

もう1点、悪質事業者対策は、悪質ドライバーを排除する仕組みとしても考えなければいけません。特に、大阪で起こっているのは、せっかくまじめな事業者が悪質なドライバーをやめさせても、それを引き受ける事業者が存在をしているということです。つまり、そういうことを許さないようにレッドカードを与える。相当悪質なドライバー、例えば、客に何度も暴言を吐いたり乗車拒否をやって、センターのほうに苦情が来ているドライバーとか、こういったドライバー、あるいは過去に事故歴がかなりあるドライバーというのは、センターに記録が残っておりますから、それをはっきりさせて、再雇用しないようにする。今まではそれが徹底できていなかったことが、かなり不公平感を生んでモラルハザードを生じさせているのではないかというふうに思います。

最後に、もう一度、供給過剰対策を具体的にどうするのか。先ほど何人かの委員が言われましたように、入りのところは少しハードルが高くなってフィルターをつけて改善されることになるし、悪質な事業者も排除できるようになるということなのですが、これは、あくまでもこれ以上事態を悪化させないということにしか過ぎません。現実にはすごい供給過剰状態が起こっているわけで、例えば大阪ですと、多分5,000両ほどの供給過剰ではないかと思いますが、これをどうするかという具体策は今回は示されていません。

これはいろいろ悩ましい問題があって、独禁法の問題がありますし、あるいは規制改革会議等の主張もありますが、やはり現実に起こっている今の供給過剰状態を何らかの形で対処するようなことを今回お示しにならないと、現実問題の解決にはつながりませんので、次回、本ペーパーの答申案が出てくるときには、ぜひそこを踏み込んでいただきたいというふうに考えております。

【山内委員長】 ありがとうございます。

富澤委員、どうぞ。

【富澤委員】 私は、1つは、これから答申がまとめられるわけですがけれども、その答申のこの今回示されたこの取りまとめがそのたたき台というか、もともになるものだという

理解をしておるということ。それから、もう一つは、このタクシーの役割と検討の冒頭に、やっぱりタクシーというのは重要な公共交通機関であるという位置づけをはっきりさせているということが特徴だろうと思うんですね。

これまでの議論を通じてはっきり我々鮮明になってきたのは、何でもかんでも自由にすればいいんだということではなくて、タクシーは公共交通機関ですから、やはりそういう立場から見なきゃいけない。タクシーも競争すれば運賃が下がってサービスも良くなるという1つの神話的なものは、市場原理主義というんですか、規制緩和がすべてだという考え方というのは、ここで蹉跌を踏んだということ的前提に我々は議論をしてきたということですから、そこをきちんと踏まえていくべきだと。だとすれば、この対策も公共交通機関としての対策ということに収れんしていくべきだろうと思いますし、この中には、もちろんタクシー乗り場の拡充であるとか、労働環境の整備であるとか、タクシードライバーの労働条件の改善とか、みんな盛り込まれておりますけれども、先ほど来出ている、何ていうんですか、供給過剰に対する緊急の対策と同時に需要を増やす対策というんですかね、そこのところがあんまり具体的になっていないところが何か物足りないなという、抜本的に示されていないなというような感じを持ちます。

例えば、この間の北京オリンピックのときに、中国が、中国は多分モータリゼーションでは発展途上国だと思うんですが、発展途上国の中国でさえ奇数と偶数というふうなナンバーに分けて北京への乗り入れを調整したということで、今、その後はどうなっているか私は存じませんが、日本でも、もうそろそろそういう政策が打ち出されてしかるべきなんじゃないかなと。ここに書いてあるように、道路混雑等の交通問題とか環境問題とか都市問題という諸問題の発生の原因が書いてありますけれども、国土交通省は、交通に関する総元締めでありますから、そういったものも念頭に、なかなかこれは地方公共団体との政策との兼ね合いで、その一朝一夕にはいかないかもしれませんが、中長期にそういうこともほのめかすような表現を、これから取りまとめていく、あるいは答申の中にもうちょっと具体的に盛り込んでいけばその物足りなさもある程度解消するのではないかなという感じを持っているところであります。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

下谷内委員、どうぞ。

【下谷内委員】 今回のこのまとめられたものにつきましては、ある程度の、承知いたしました。先ほどから、その一番最初に出ておりますように、公共交通機関ということですが、私どももふだん使っておりますので、公共交通機関として重要な働きをしているのではと思っております。

ただ、やはり、今ここにいらっしゃる経営者の方、ドライバーを代表されている方々は、そのようなお言葉を使われるかもしれませんが、実際にドライバーさんがどれだけ公共交通機関としての責任を持って感じて運転していらっしゃるかなとなると、私は甚だ疑問に

思います。

今回、その利用者のニーズに合致したサービスの提供ということで書いていただきましたことにとてもうれしく思っております。ただ、やはり利用者、消費者というのは、安いにこしたことはありませんが、その反面、安全で安心して乗れるというところにあるのではないかと思います。そういたしますと、先ほど幾人かの委員の方からおっしゃられておりますが、今のドライバーさんがどこまでそれを自覚しているかとなると、非常に不安であるわけです。

そして、今回このまとめの中に、共同での一律減車とかそういうものが書かれております。悪質事業者対策も書かれておりますが、少しその対策等につきまして、もう少し踏み込んだ、例えば市場からの退出を促すとともに5ページには書いておりますが、こういう短い文言ではなくて、もう少し踏み込んだ書き方をすべきではないかなというふうに思います。減車につきましても、一律ということではなくて、良質なドライバーさんもたくさんいらっしゃいますし、そのような経営、経営ってちょっと難しいんですかね、経営の効率化が図られていないというところ問題がありますが、やはり一番乗っている者にとりましては、悪質な事業者の退出を促すような方向性を示したものをもう少し踏み込んで書いていただければいいのではないかなと思います。

【山内委員長】 ありがとうございました。

それでは、政栄委員、どうぞ。

【政栄委員】 そろそろ詰めの議論になってきていますのでね、ちょっと歯に衣着せずに申させていただきますけれども、頭のところで、今いろんな問題が起きている、そして、その問題についてはこういった原因だということで、2ページ、3ページ、整理をされています。とりもなおさずやってはならない規制緩和をやったからこういうことをなったんだということについて何の言及もない。供給過剰の問題も、運賃の問題も、労働条件悪化の問題も、規制緩和の前からあった事実なんですね、これはね。それが規制緩和によって加速した。その政策の失敗を一言も触れずに絆創膏を貼るような政策を書き込んでいても、これは抜本的な解決にならないと思っています。

さらにいえば、そこは行政の側としては、口がさけても言えないところだから、わかります、百歩譲ります。しかし、具体策が書けないということは、具体的な改善方法が思い浮かばないということにはほかならないだろうと僕は思います。とするならば、もう一回根っこのところの議論に戻って、規制を緩和したことというのは、一体どうだったんだろうかということについて考えてみる必要があると思っています。これは入り口のところの議論です。

それから、この中にいろんな、先ほどもちょっとだけどなたかの委員が触れていましたけれども、例えば、適正、前回は、僕は適正という問題についてどういう意味合いだというふうな質問をさせていただきました。今回も、これ以上悪くならない、そういう論調で終始しているんですね。ここまでひどかった部分をどうやって是正するかということにつ

いては一言も触れていない。これ以上悪くさせないというところにだけは、やっぱり論点がそこにだけしか行っていない。非常にこれは問題の解決にはならないと思います。

先ほども申しましたように、ほんとうに特効薬は多分ないんだと思います。もしあるとすれば、話を蒸し返すようですけれども、冒頭の議論のところでも申し上げたような資格制度の問題だとか、そういったところでドライバーの数を、今も公共にあるまじきドライバーが多すぎるというお話がございましたけれども、そういったことも踏まえて、良質な労働力、良質なドライバーの養成と、それによる供給コントロール、こういったものをいま一度考えてみる必要があるのだろうというふうに思います。

それから、いろんな言葉を使うときに、もう少し明確に使ってほしいんですね。労働条件の悪化の防止、先ほど申しました悪化の防止というふうなこと、悪化というのは、今悪いことはもうそれは御破算にしておいて、これからこれ以上悪く変化することについて防止するのかという、そんなような意味合いにとられがちであります。でも、決してそのことではよろしくないと思います。

それから、消費者の利益ということも、利益を害さないことを前提として、消費者の利益というのはどこまでのことを言うのか。これは、前回の適正という言葉の意味遣いと同じような観点で申し上げますけれども、何でも良質なものが、ほんとうに良質で安くて、いつでもどこでもだれでも乗れるようなタクシー、これは理想なのかもしれないけれども、やっぱり三方一両損ではありませんけれども、ちょっとずつみんなが工夫をすることによって世の中がうまく回転していく、こんな制度というものをやっぱり考えていく必要があるのだろうなど。そういったことからすると、こういった不確かな表現というのはやめていただきたい。こんなことを思いました。

それから、7月の段階では資料も出していただいて、歩合制によることが大きくて、こういった需要が減っても車が増えるんだという模式まで添えて説明をしていただきました。にもかかわらず、歩合給という問題については、12ページのところでちょっと、そしてその中でも、これは労使の問題だから我々としてはちょっとよけていこうや、こんなトーンで書かれております。非常にこれは問題の本質を見失った論議だというふうに思っていますので、そういったちょっと荒っぽい話で恐縮ですけれども、やっぱり蛇口をどう閉めるか、蛇口を閉めたら、今度はその後どうやったら適正化が図れるのか。例えば供給の問題も減車にどうやって踏み込むのか。多分答えは出ないだろうけれども、出ないなら出ない、違う方法を考えていく、こういったことでやっぱり整理をしていかないと、いつまでたっても、何年たっても総花的な意見の羅列の報告書で終わってしまうんじゃないかということを心配しております。

非常に乱暴な言い方で恐縮ですが、詰めのところですからぜひそういったところに事務方の皆さんは頭をひねっていただいて、具体的に書けなければ別の方法を模索する、こんなようなことをもう一回検討していただければ大変ありがたいと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

松田委員。

【松田委員】 タクシーが公共交通機関であるか否かというその公共性の問題なんですけれども、私は公共交通機関だと思っています。それは、乗車したときに、第三者に命を預けているわけで、これは明らかにやはり公共交通機関であるわけです。それで、いろいろなことが話題になっているわけですが、今の政栄委員のご意見をまねするわけじゃないんですけれども、私も何か最近こういう状況を改善する1つの方策は、やはり運転者の地位の強化というか、経営に対するその対抗力の付与というのが、遠回りなようで案外効くんじゃないかなという気がしております、そういうことも、この報告書に入れるかどうかは別として、今後考えていくべきじゃないかなというふうに思っています。

それから、今回のこのまとめについてなんですけれども、前進がないとか、あいまいであるとかいうご意見が出てまして、私もそういうところは感じます。ただ、それは、我々委員の中で意見の違うところがあって、それをそのまま反映してまとめるとこういうことになるのだと思います。

それで、今後は、答申にしていくことになる、両論併記にするとか、少数意見として書くとか、いろいろテクニックはあると思うんですけれども、あと、納得してもらって、何ていうんでしょうね、おさまりのいいところを一本で書くのと、3つぐらあると思うんですけれども、その辺も考えて最後にまとめていったらいいんじゃないかなというふうに思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

今、ちょっとわからなかった、関さんが先ですか。

【関委員】 社長、よろしいですか、私が先で。

【坂本委員】 どうぞ。

【関委員】 ありがとうございます。

【山内委員長】 では、関さんからどうぞ。

【関委員】 非常に難しい文章だというふうに感じました。なかなか真意といいますか、文脈が読みとれない文章なので、普通の主婦とか一般人が読むとほとんど理解できないかなというふうには思いましたので、もうちょっと明確に書いていただくことが重要かと思っています。

その中で、私は前から規制緩和自体がすべての根源だというふうにはないという立場に立っておりますし、今もそうです。ただ、12回のうち10回はこの会議に出ましたので、現実的な課題があるということは認識しております。その上で、規制緩和ということではなくて、新しいルールをつくるという必要性を常に感じております。ですが、このきょうの答申の中には、どうも新しいルールというのは見つけられづらいというふうに、もしかして入っているかもしれないんですけれども、明確になっていないというふうに思います。

ので、新しいルールづくりを明確化するというのをぜひ答申ではしていただきたいと思います。

それには、やはり具体案がないといけないのだろうというふうに思いますので、具体案は、実は、10回の中でいろいろな委員が言った中かなり散りばめられていたというふうに思いますので、ぜひその具体案を、逆に大胆に書いていただきたい。メリハリをつけて大胆に書いていただきたいというふうに思います。

今回、この委員会の中で感じていますことは、供給過剰の中で、ある意味では市場経済が働く中で、経営者様のほうの、ある意味では経営の視点の中で本来であればルール化ができるものを、今回、ある意味では官の力を借りて新しいルールづくりをするということになった以上は、やはり台数規制というものだけではなくて、やはり労務管理であったりとか、売り上げと賃金の割合を規定していくとか、最低の、何ていうんでしょうかね、歩合制ではなくて固定給をしっかりと決めていくような形で、これは申しわけないんですけども、個々の企業の経営状態の管理にまで踏み込んだルールづくりをしない限りは、実は問題は解決しないというふうに思いますので、これは、逆に、経営者の方がいらっしゃって大変申しわけないとは思いますが、これは、あえて経営者の方から再規制というお声が出る以上、逆に自分たちの懐にも手を突っ込んでいいぞと言っているに過ぎませんから、それは、逆に行政はそういう、ある意味では下駄を預けられたと思って、大いに経営のところに踏み込んだ、個々の経営に踏み込んだ、逆に言えば規制、規制ですよ、ここはね、約束をつくっていくべきだろうと思います。それがなかったら、この12回はもったいないです。それは、ある意味では、今回の合理化の中で受け入れられることになると思います。それには、やはり健全に経営せざるを得ないというルールづくりです。先ほど申し上げたように、台数のことも1つそうでしょう。それと、労働条件には労使関係ということも踏み越えて次の一定の枠をつくる必要が私はあるというふうに思います。

この中で、いろいろな資料の中でわかったことは、台数は増えてもタクシーの運転者さんは増えていない。つまり、人に合わせた基準づくりですよ。経営の基準のほうを、経営者からではなくて運転者を基準としたルールづくりというものをすることによって、健全に経営せざるを得ない。つまり、台数を増やすことができないというようなルールづくりをやはり明確に打ち出していきたいというふうに思っています。

2つ目は、そのルールをだれがつくるかという問題なんです。今回、例えばページで申し上げますと、ルールのところでは幾つかあるんですが、6ページです。「行政による事前のチェックの強化」という(4)のところにも書いてあります。それと、10ページのタクシー維持・活性化総合計画の中で、地域における一定のその計画をつくるような新しい枠組み、それと、11ページの供給抑制というふうに書いてあるんですけども、3カ所に書いてあって、これがどういうふうに関連して最終的にルールができるかというところが、ちょっとこれだと読みづらいですね。

私は、現場にいまして、できれば枠の大きいところのルールは国土交通省のほうでつく

っていただきたいんですが、何度もこの議論の中で出ているように、それぞれの地域によって全く違う事情なんです。例えば、大阪は特に変わった事情をお持ちのように、私、文化が違うのかしらというふうに思っちゃうぐらいに、ちょっと1度行ってお聞かせいただきたいと思うんですが。

【坂本委員】 来てくださいよ。

【関委員】 行きます。仙台、東京も、同じ大都市圏ですが、やっぱり違うという形になると、これは、やはり地元で解決をしたほうが実はいい解決案が出る。逆に言えば、地元でやることによって、経営者も労働者も、逆にいえば市民も、すごく自分のこととして解決できるはずですから、逆にここで言っている、せっかく提案をしていただいていますので、10ページのところのこの地域協議会をちゃんとそこに、解決するある意味では組織になるような提案をぜひ答申ではしていただきたい。それこそがある意味では地方分権であり、逆に地元を強くすることに私はなるんだろうというふうに思いますので、最後、そこだけをぜひ今回の答申には書いていただきたいなというふうに思っています。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

坂本委員。

【坂本委員】 関委員、ありがとうございました。私もそれを言いたかったんですわ。

【関委員】 よかった、同じ意見で。

【坂本委員】 全部おっしゃってもらいました。ただ、地方分権という言葉ではないんです、私は。

だけど、ほんとうにこの、ずっと論議、審議してきて、非常に我々は典型的な地場地域産業ですわ、このタクシー事業は。消費者、利用者の皆さんにとってみても、働いていただいている現場の第一線の労働者にとってみても、だから、どうかひとつ、はっきりと最終では、あくまでも自動車交通局がメインで、安全というものを1つのポリシーにして、1つのものを打ち立てていただいて、あとはそれぞれの地方運輸局でっせ。地方運輸局があくまでもリードしてもらって、論議や、それからあとは。それから、あまねくそれぞれの地方公共団体等々を中心にして、いろんなものが地方の特色がありますから、ひとつ建設的な議論をされたものはしっかりとそれが反映されるというふうに、ひとつ、はっきりとそれを書いておくなはれや、今、関委員が言うたように。あいまいはあきませんねん、これは。

それから、どうもね、これね、ずっときてやっておりましたね、最終に至ってまでそうですけどね、何かしらんけれども、関委員も仰せになっておいでになるようですがね、東京が暗黙のうちに、東京地区のタクシー前提に何もかもがですな、きておるような気がしてなりませんのや。大阪ってたまたま仰せになりましたけどな、そういうふうなことが、今後、いよいよ、これはほんとうに地域地域ですから。我々大阪のみならず各地方にはそれぞれありますから。その辺のところしっかりと、新しい制度ですから、新しい制度。ど

うかひとつそういう新しい制度をお仕組みになるようにお願いしたい。

少々蛇足になりますけれども、私どもはトラックをやってますけどね、トラックでは、もう早くにガイドラインというのを、あのトラックでっせ、あのトラック。市場原理がタクシーと違って、まさに有効に機能してますねん、市場原理が、トラックは、物流は。そのマーケットの市場原理にかなうトラックでさえもガイドラインというのはぴっちり自動車交通局から出されてますのや。健全経営のために、働いておいでになる労働者の生活がきっちり確保されるために。一定のリーズナブルなコストに基づく計算がなされた運賃水準を確保すべしというようになされとるわけや、ガイドラインが。それは行政責任ですわ、間違いなく、今言われたように。そうしたものが、何でここまで来てないんかという話ですな。という話も気になります。事ほどさように、結局東京は、運賃の心配がないからなんですわ。というようなことを申し上げながら考えてます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

三浦委員。

【三浦委員】 大阪の会長のほうから東京中心に物事が進んでいるというようなご意見がありましたけれども、決して東京も楽な経営をしているわけじゃないし、また労働者の方も非常に厳しい状況に置かれている。きょうは、関委員さんからいろいろと言われましたけれども、ほんとうに私も関委員さんのきょうご提言いただいたことについては、事業者としても、それは十分納得できる内容でございました。

我々も、決して自分たちの血を流さないで物事をうまくやろうなんてさらさら思っておりません。ですから、我々も会長を初め事業者の方々には、こういう時代だから、やはり我々自身が血を流してやっていかないと利用者から見放されますよというようなことで、供給過剰対策につきましても、私も40年近くこの業界におりますけれども、業界が自主的に減らしましょうとかということは言ったことがないんです。倒産したり、譲渡したりと減ってきた経緯はありますけれども、今回そういうことで、大方の事業者の方も賛同していただいて、やはり今の供給過剰というものについては理解をし、それぞれやっていたいでいるんです。ただ、これは強制力がございませんので、限度もございまして、東京でも今3万3,000台の法人タクシーがございまして、簡単に計算しても1万台近くが供給過剰で。これを減らすというのととてもでき切れない。やはり、そこは我々も血を流すけれども、行政にもその辺は理解していただいてやっていただかなきゃいけないんじゃないかなというふうに思ったりしております。

それから、よく労働組合の方からもいろいろ言われますが、我々も事業者としてこれまで利用者サービス、ニーズということについてはいろいろと業界団体、また事業者としても努力をしてきたところでございます。過去には、大きな荷物を持った利用者の方のためのワゴンタクシーの導入だとか、それから、深夜、バブルのときに非常に車が足りなくて乗り切れなかったと、そういうときには、乗合タクシーを各地域に出したり、それから、最近では、皆さん方から言われておりました禁煙というような問題も一斉に始めましたし。

また、選択ができないとよく言われます。特に東京の場合には、タクシーを利用する場合には大体急いで利用されるということでございますので、何台も何台も待っていただけないということ。せめて乗り場ぐらいいは選択できるような形にすべきではないかというようなことで、本年の3月から新橋駅に優良運転者乗り場というものも設置いたしましたし、また、これにつきましても、業界としても増設をやっていかなければならないだろうということで考えております。いずれにしても、こういう時代ですから、我々も利用者のサービス、ニーズということにきめ細かく対応していかなければならない。

ただ、問題は、やはり先ほど来規制緩和の問題が出ておりますが、東京だけでもこれまでに100社以上の新規事業者が出ておりますが、その中には、昔は99%の会社が協会に加入されておりましたけれども、今は、もう100社のうち40社か50社ぐらいいしか入っておられない。5、60社が協会未加入ということになりますと、なかなか徹底しない。サービスの面、ドライバーの確保の面でも、我々が悪いというドライバーを排除しても結果的にそういう会社さんが採用してしまうということで、どんどんレベルが低くなってきている。そういうことで、我々としても、今、タクシーセンターが東京にはございますから、事業者ランク制度もやっておりますし、これをもっと中身を充実させて、利用者の方に優良な会社、優良なドライバーということを明確にもっとしていくべきだろうというようなことで進んでおります。いずれにしても、この委員会で構造的な問題、いろいろございますが、ひとつより良い方策を、方向性を出していただいて、将来的に我々が、まじめに努力した会社が生き残っていくような形にしてもらえればなということ考えておりますので、よろしく願いいたします。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほかにご意見はいかがでしょうか。

【本田局長】 済みません、本来きょうお出しした紙について、もう少し詳しくご説明したほうがよかったかもしれませんが、自由なご議論をいただくために差し控えさせていただきました。幾つかちょっと捕捉的に私どもの思いを申し上げたいと思っておりますけれども、やはりタクシーというのが、今話題になっておりますような公共交通機関である以上、これは、やっぱりイの一番の対策としては、利用者サービスの向上ということを書かせていただくのが筋だと思いたしましたので、それを一番にさせていただきました。

ただ、これも事業者任せ、あるいはドライバーの方任せということではなくて、言葉足らずかもしれませんが、4ページの一番上でありますけれども、「また、国や地域社会においても、事業者等の取り組みを促進するための取り組みを実施することが重要である」、ここはもう少し踏み込んで書かせていただきますが、現にこうした公共交通機関の機能維持の、あるいは機能の活性化のための補助制度もございます。例えば、仙台で今配車ルールを変えて新しい取り組みをしておりますけれども、これらに対しても実は公的補助をさせていただいております。そういったことも含めて、国側としても応援することはちゃん

とやらせていただきたい。事業者任せではないということを申し上げたいと思います。

それから、5ページ以降の悪質事業者への対策、これは、まさにこの審議会でするさまざまなご意見がありましたので、今やっていないということについてはいろいろなご批判を受けるかもしれませんが、今、現状に比べればはるかな強化を図らざるを得ない分野だと思っております。その点は、いろいろな委員のご了解もいただけたと思いますので、したがって、文章といたしましては、6ページの(3)、(4)にあえて事後チェックの強化、行政処分の強化、それから、事前チェックの強化。これは、規制緩和を主張される皆さんからは、いささか批判を浴びるかもしれませんが、新規参入、あるいは増車に対しての手の厳格化を、これは明確化をさせていただいたつもりでおりますし、場合によっては、このあたりが法改正が必要になってくる要素になろうかと思っております。

それから、運賃についてですが、運賃は、正直いろいろご議論がありましたとおりに難しい問題でございます。特に、一番問題となっております低額運賃について、これを高くしなさいという命令が果たして法的に、あるいは消費者との関係での政策的に許されるかという大きな課題がありますが、一方で、やはり非常に不当な競争を招いているのではないかという疑いがあり、それはタスクフォースでも大いに議論になったと思っております。

例えば、今は上限運賃の10%までが下限運賃として、自動的に認可をしておりますけれども、全く原則的な議論なく、アプリアリに10%でいいのかどうかといった議論も確かにあったと思っております。したがって、私どもとしては、8ページになりますけれども、ほんとうに一律に10%でいいのかどうかということのための問題として、下限運賃というのは一体どういう考え方で設定するのか。あるいは、下限運賃割れの運賃に対して、我々行政がどういう考え方で対処すべきか。まさにさっき坂本委員がおっしゃったんですが、そのガイドラインが今ありません。したがって、ここはしっかり、今回日程的には一たん答申をいただいた上で、しっかりしたガイドラインをつくるべきだと我々は考えているということをおっしゃっております。

それから、最後に、供給過剰進行対策でありますけれども、これは、この、今書かせていただいております特定地域指定制度自体が、おそらく次の国会でもし法案を出させていただきますとすると最大の骨格になってこようかと思っております。ポイントは、やはり、もう何度もくどく申しませんが、この参考資料の11ページに常に示させていただいておりますとおり、あらゆる地域で供給過剰問題が起きているわけではなくて、現にお客様が増えているような地域もあります。したがって、やっぱりそれは問題のある地域に必要な対策を講じるという立場で書かせていただいたつもりでおります。

特に供給抑制につきましては、ちょっとさりげなく書き過ぎてあるのかもしれませんが、11ページの一番下ですが、「新規参入及び増車について、他の地域に比べ、許可等の基準・要件及びその審査を厳格化すべきである」、こういうことを書かせていただいたつもりでおります。

それから、先ほど来話題になっております減車の問題も、これは、やっぱり事業者の方

にとってみますと、車で営業するその営業権、あるいは財産権をどうするかという問題です。行政のほうは何ら理由なくあるいは代償なく減車を命ずるということは、法制的にはこれは相当難しかろうと思います。ただし、独占禁止法との関係で、あらゆる協調的減車が禁止されるわけではないと考えますので、先ほど、旅客課長からご説明しましたような事業規模の再編のための法律の類例もございますので、タクシーの場合にどこまで可能かにつきまして、公正取引委員会と引き続き調整をさせていただきたいと思っております。

それから、供給過剰対策の問題では、やはり車の台数も問題なんですけれども、やっぱりその地域のタクシーをどう良くしていくのか。特に先ほどお話がありました、そのドライバーの方々の労働条件みたいなことについてもどう考えていくべきかということから、10ページをお開きいただきたいと思います。単純な供給過剰対策ではなくて、やはりその地域でタクシーをどう位置づけて、かつさまざまな問題にどう答えを見出していくかという意味で、タクシーの維持・活性化のための総合的な計画制度ということでちょっとまとめさせていただいております。

済みません、次回以降のご議論のための参考としてちょっと補足をさせていただきました。

【山内委員長】 ありがとうございます。

私も伺っていて、きょう出た意見、基本は二つ、三つあるんですけれども、構造問題をどこまで扱うかということとか、そういった、やっぱり皆さんの議論で多かったのは、具体的にどうなんだというようなことをもう少し情報をということだったと思います。今、局長からのご説明でその辺は随分クリアになってきているのではないかというふうに思っております。私の見るところでは、今おっしゃったような形ですと、皆さんの、何ていいますかね、それほど大きな意見の齟齬がないところでまとまってきたと。もちろん細かいところに入ると、かなり意見の違いがあるのは事実なんですけれども、それは松田さんがおっしゃったように、あれですよ、取りまとめの段階ではそれなりの取りまとめ方をしなきゃいけないのでありますけれども、今、局長がおっしゃったような形の具体策の中では、おそらくそれほど大きな差はないんじゃないかというふうに思います。

その辺、また具体的に次に紙を出していただいて審議をするということになると思しますので、皆さんのご協力得られればというふうに思います。

大体お時間が来ましたけれども、よろしゅうございますでしょうか。

【安部委員】 もうまとめですか。ちょっと一言だけいいですか。

【山内委員長】 はい。

【安部委員】 先ほどの議論を聞いておまして、国が特定業界の需要拡大策の具体的なものをいろいろ示すことがほんとうにいいのかどうか。私は、やはり基本的には、個別産業の需要拡大というのは当事者がやるべきものではないかと思っております。国の仕事は、アンフェアなことをなくすなどの制度設計をきちっとすることが基本ではないかと思っております。先ほど、どなたかから需要拡大策もということでのご意見があった

のですが、ちょっと私は意見が違うということを申し上げたい。それから、この業界、40万人弱のドライバーがおりますから、すべてで理想的な状況になるのは、これはもう不可能でしょう。なるべくその40万人のドライバーの中で理想的な形になるような制度設計をどう描くかが大事で、ないものねだりをあまり考えないほうがいいんじゃないかと。

【山内委員長】 いろいろご議論はあると思いますが、それをまた始めると終われなくなりますので、また次回もございますので、その辺もご議論を次回に続けてやっていただきたいと思います。

では、予定した議事をこれで終了とさせていただきますが、事務局から何かご連絡等があればお願いいたします。

【阿部調整官】 きょうまでのご議論を踏まえまして、事務局において答申案を作成させていただきます。次回のワーキングの日程につきましては、また追ってご連絡を差し上げたいと思います。

事務局からは以上でございます。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、これにて第12回のワーキンググループを終了させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —