

# タクシーサービスの将来ビジョン小委員会

(第2回)

## 議 事 録

# タクシーサービスの将来ビジョン小委員会（第2回）

日 時 平成 17 年 11 月 18 日（金） 10：02～12：37

場 所 国土交通省 4 階特別会議室

1 開 会

2 課題の整理

I. 近年における需要と供給の変化

II. 産業・経営の問題

III. 労働・運転者の問題

3 今後の進め方

4 閉 会

## 開 会

○田端課長 それでは時間になりましたので、そろそろ第2回のタクシーサービス将来ビジョン小委員会を開催いたしたいと思います。

開催に先立ちまして、今回初めて小委員会に出席いただきました委員の御紹介をお願いします。

○栗田総括 おはようございます。開催に先立ちまして、今回初めて小委員会に御出席いただきます方、設楽委員、よろしく願いいたします。

○設楽委員 交運労協の設楽です。よろしくお願いします。

○栗田総括 今村委員、お願いいたします。

○今村委員 自動車総連書記長の今村です。よろしくお願いします。

○田端課長 これより進行につきましては、山内委員長によりお願いいたします。

### 課題の整理

#### I. 近年における需要と供給の変化

○委員長 それでは、議事次第に従いまして進行させていただきます。

早速議題2、課題の整理に移りたいと思いますけれども、これは資料の確認はよろしいですか。

○旅客課長 はい。

○委員長 わかりました。

それでは、資料1は前回の議論を踏まえまして、事務局の方で課題となる項目を3つに分けております。このために、各項目ごとに資料の説明後10分程度の質疑の時間をとりたい。その後、全体を通して討論ということにさせていただこうと思います。

事務局の方から、まずは資料の御説明を願いますけれどもよろしいですか。では、お願いいたします。

○旅客課長 それでは今、委員長からありましたように、まず、項目ごとに説明させてい

いただきます。そこで一度切らせていただいて、御議論いただくことにしたいと思います。

まず、課題整理の資料1のIで、需給のバランスの関係のペーパーで御説明いたします。

1ページでございます。前回、この需要面などのマーケットをどのように見るかという御議論もございましたので、まず全般としての整理をいたしました。これは全国と、あと各地区によってちょっと違いがありますので、整理を分けております。

1番目は全国ベースで見ます。需要サイドですが、これは近年11年度以降、輸送人員、輸送回数とともに減少をしております。

あと、いわゆる利用距離、1人当たりの乗る足ですが、利用距離の減少によります。1回当たりの利用金額も同様に減少しているというのが、下の図にございます。11年度から比較しますと、輸送人員も95、回数も96という形と、あと1回当たりの利用回数金額が右側のグラフにあるように落ちております。

一方、2番目の供給側サイドです。車両数でございますが、規制緩和の後の14年度以降も増加をしております。これは前回は御説明をしているところであります。

一方、総走行距離と延べ実働車両数を見てみますと、ここは横ばいとなっております。ですからこの結果は、車両数が増えても全体の総走行キロと実働の車両数はそれほど変化をしていないという状況でございます。

その結果、2ページであります。需給のバランスという点で見ますと、稼働している車両が実はあまり増加はしていないというのが先ほど見えましたが、一方で輸送回数減少、1回当たりの利用距離の減少というところで、収入面で落ちますから、日車の營收は減少。あと、日車実車キロも利用距離なども減少している、回数も減っているということで、減っているところであります。近年はこの両方も、若干下げ止まりつつある状況というのが、今のところの数字であります。

3ページ、都市圏と地方都市圏でまた違いますから、そこをとってみました。東京と大阪の大都市圏でとってみた点が3ページ。①は需要側のサイドで見ますと、輸送人員と輸送回数、東京、大阪ともに横ばいに推移をしております。

この資料にありますように、東京の輸送人員、輸送回数も、12年度は少し輸送人員はへこんでおりますが、14年以降も東京についてはむしろ輸送の人員なども若干であります、最近では伸びているということでもあります。

ただ、1回当たりの利用金額と利用距離を見ますと、東京は両方とも落ちております。実際のところ、1回当たりの利用金額、11年度以降から見ますと、東京は結構落ち込んで

おります。ちょっと分析が必要ですけど、いろいろな法人需要のところなどの影響が出ているのではないかと思います。また分析が必要かとは思いますが。

一方で大阪ですが、これは輸送人員と輸送回数、横ばいという形です。

1 回当たりの利用金額ですが、大阪は利用の距離は、最近はむしろ増加をしているところでございます。利用距離が 4.86km というところでありまして、14 年度から利用距離が若干伸びてはいますが、利用金額は減少しているところでありまして、運賃の価格の影響が出ているのかと思います。このあたりもまた分析が必要です。

次の 4 ページの供給側、東京、大阪ですが、14 年度以降の車両数の関係は車両数増加、総走行距離の延べの実働車両数も増加ということでございます。

大阪につきましては 15、16 年度の延べ実働車両数が一定となっておりますが、全体の総走行距離キロは増加しているということで、そういう意味で、走っている長さは増加しているという状況です。

3 番目の需給のバランスということで、今の状況①と②を見て、そのバランスを見ると同様に、日車営収と日車実車キロは同様に減少をしていますが、最近は若干下げ止まりつつあるということでありまして。

大阪は其中で、日車営収の収入面で 1 車当たりは減少傾向がありまして、とまっていないということでありまして。

これが大都市圏、東京と大阪で見たところなんです。

次の 5 ページが、札幌と愛知という形で中都市圏をとって見たものです。①が需要側であります。人員と輸送回数も中途試験で札幌は減少しているというのが、左の上の図です。

ただ愛知でございますが、左下の図の人員、回数は増加をしているということで、そういう意味では元気があるということでしょうか。

1 回当たりの利用金額・利用距離ですが、これは札幌、愛知ともに落ちております。札幌も 11 年度との比較で 94 ということでもあります。こういうことの収入面に対します需要サイドの分析はこうです。

6 ページで、供給側であります。札幌、愛知とも車両数は増加をしております。一番上の青い線です。総走行キロと延べ実働の車両数は横ばいでありまして。ですから、延べ実働車両数も赤い線ですけど、ほぼ横ばいでありまして。

それで、1 と 2 の関係の需給バランスは札幌においては、先ほど言いました特に収入面の落ち込みでございますね。輸送人員の減であるとか、利用金額の減ということで影響が

出てきているということで、それで日車の營收が減少です。

ただ、愛知でございますが、先ほど見ました、特に需要面のところなどが堅調であるところから、ほぼ横ばいという形になっております。これが6ページまででございます。

7ページでございますが、地方都市圏。需要側は宮城と新潟をとっております。

宮城でございますが左上、輸送人員、輸送回数が11年度以降、あるいは14年度以降も減少をしております。ただ、右側の1回当たりの利用金額と利用距離は、近年ほぼ横ばいという形でありますから、乗る距離と金額はほぼ横ばいという状況でございます。

次の8ページに、供給側でございます。宮城では車両数と、これはほかの地区とちょっと違うんですが、左の図の赤い線の延べ実働車両数も増加をしているという形であります。総走行距離は横ばいであります。

新潟ではほぼそこが、全体横ばいという形であります。車両数も14年以降ほぼ横ばい。

それを見た需給バランスであります。やはり収入面での影響というのが、先ほど輸送人員の減などの影響があって、宮城では両方同様に減少ということ。新潟も減少ですが、最近若干下げ止まっているという状況にあります。

以上が、地方都市圏であります。

9ページであります。こういうデータのとり方、ちょっと作業もいたしましたものですが、全体の傾向を見てみますと、輸送人員などの輸送量の減少傾向が続いているということが、まず大きな影響。

規制緩和後の14年以降の車両数の増加というものは青い線が出ておりますが、一方で延べ実働車両数は大きな変動、変化が見られていないということでありまして、そういう意味で収入面でのいろいろ落ち込み、輸送量とか単価なども含めて、そういうところが全体としての日車營收に影響しているということではないかと思われまして。

以上が、一応3つに分けた分析でございます。

○委員長 どうもありがとうございました。

いずれのデータからもかなり厳しいといえますか、需要が落ちている、供給が逆に上がっているということで、需給バランスがなかなか好転しないという状況が見てとれたわけでございますけれども、これについて御意見、あるいは御質問等ございましたら若干の時間をとって議論したいと思いますが、いかがでございましょうか。

○委員 基本的なこと申しわけないんですけども、車両数は増えているのに延べ実働車

両数はあんまり変わらないというのは、どういう理由ないし、実態としてどういうことが起きているということなんでしょうか。

○課長補佐 お答えします。

要は実働ということでございますので、稼働していない、動いていない車両がたくさんあるということでございます。そこにつきまして実は、データの的に何かできないかと思っ  
て、乗務員の方の人数もちょっと調べてみようと思ったんですが、そこはいろいろデータの全国的なもの、あるいは地方的なもので統一的なデータがとれなかったものですから、  
ちょっとそこはやめました。

しかしながら推測されることとしましては、乗務員の方が車の伸びほどは伸びていない  
ということではないかと思われま。

○委員 そうすると、乗る人がいないのに、車を増やしている会社があるということにな  
ってくるんですかね。

○旅客課長 そういうことになります。

○委員 一概に、人がいないから車を増やしているということでもございませぬし、だん  
だんと収入が落ち込んでいて、タクシーのドライバーとして魅力がなくなったということ  
でどんどん退出されていると。ですから従来、100台持っていても95%ぐらい動いていた  
のが、どんどん落ちて80%だということもありますので、ただ人がいないから車を増やし  
ているんだということじゃございませぬので、ひとつその点御了解いただきたいと思いま  
す。

○委員 座ったまま勝手いたしますけれども、大阪の実態ですと、車が1台増えておりま  
しても、普通はタクシーは1台の車で2人ですわ、最低。ドライバー、乗務員の数はいる  
んですな、隔日勤務ですから、普通は。

ところが、車を増やしてもそこだけ戦力として乗務員が集まってきませんと。しかし、  
経営者としたら増やして、できるだけ稼働せしめて、薄利多売とまでは言いませんけれど  
も、少しくうても利幅を増やしていきたいという本能的なものがありますから、そこで1  
車で2人制と違こうて、1車で1人制があるんですわ。ということは、車のここに提供せ  
しめる数字は、車両数は1台のプラスやけども、人間の数は0.5なんですわ、ここへ出てく  
るときは。ということなんです。

だからそこでアンバランスであって、アンバランスは今お聞きのとおり。以上です。

○委員 そのあれで、こういう場合もあるんですね。当地の場合は、乗車して効率のいい

曜日に稼働し、そして日曜とかそういうときは休車する。絶対的に車は増車しているが、稼働の方とイコールではない。これも大きな当地の要因です。

○委員 まとめの中で、輸送人員と輸送量の減少傾向が続いたということで、要因を少し説明されたんですが、今、これ実態をずっと説明されていますが、分析の内容はありませんから、減少傾向の主な原因は何かということでお答えいただきたいと思います。

○旅客課長 輸送人員の減少傾向の分析そのままは、全体のモータリゼーション、あるいはマイカーが増えているとか、各地でいろいろ事情が違うと思いますが、特に地方部ですとマイカーなどが普及をして、その傾向はずっと続いてきているということがあります。

都市部ですと、さっきちょっと申し上げましたが、1回当たりの利用金額の落ち込みなんかも見ますと、いわゆる会社が使われている法人需要のところの影響が、特に東京なんかは大きいのかなと思います。このあたりは、よりマーケットの分析が必要だと思います。

○委員 それともう1つだけ。特に40年代から比べて、非常に落ち込んでいるということですが、東京の場合には非常に地下鉄が発展しまして、ほとんど路線バスもタクシーも輸送人員が減っている。その分は地下鉄の方へどんどんシフトされているというのが実態でございますので、一概にタクシーの有利性というんですか、そういうことで減ったということじゃございませんので、ひとつその辺御理解いただきたいと思います。

○委員 今、各都市、全国的に見て、大都市といいますか、そういうところを抽出して今データを出しておられるわけでございますけれども、もう少し実態を申し上げますと、例えばいい例として札幌を申し上げますと、皆さん御存じだと思うんですが、これは私どもの事業関係だけでなしに、札幌に一極集中されている面があるんですね。ですからそういう面から言うと、全国業界の実態を見るときに、いわゆる交通圏というような、もう少し広いデータが必要なんじゃないかなと。今のこのデータの説明を伺いましてそういうところで、その地域の大きな都市だけでは、実態はちょっとわからないんじゃないかと考えました。

○委員 今、事務局側から、運転者数の問題についてはちょっと資料を出せなかったというお話ですけども、そのところの統計がないとこの表は見えないと思うんですね。

それで、車が増えているにもかかわらず稼働率は横ばいだというのは、先ほどから指摘されていたとおり、シフトが変更されて、隔勤から日勤、1車2人から2車3人や、1車1人に変更しているところの反映だろうと思いますけども。

そうすると2ページの、日車営収や実車キロの推移についてもどんどん下がっています



が、実際に隔勤から日勤に変えれば日車營收、あるいは実車キロは下がるわけですから、本当にそれが利用者の減少のダメージなのか、それともシフト変更によるものかという分析をきちっとする必要があるんじゃないか。

問題は、台当たりということよりも、運転者1人当たりの収入、運送収入なりをきちっと反映するようなデータも必要じゃないかなと思いますので、その辺の工夫はぜひお願いをしておきたいなど。運転者数が出ないと、これは何とも評価できないところだと思います。

○旅客課長 大変そうだと思います。こういう資料もなかなか今まで実はなくて、大作業でこれをやりました。その中でまた運転者の数のアプローチ、まさに待鳥さんおっしゃるとおり、課長補佐も一生懸命やろうとして、なかなかそれをここにおろせるものはありません。

今のようなそういう分析というのは非常に大事なものですから、ぜひ各委員皆様方、いろんなデータをお持ちだと思いますから、私どもと一緒に分析に関してやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

私どもはあるデータをいろいろ、どう縦横できるかとやっておりますが、特にドライバーのところは、またいろいろ御協力もよろしくお願いいたしますと思います。

○委員長 よろしゅうございますか。

この件については、今、旅客課長から説明ありましたように、事務局の方で非常に苦労してやっていただきましたが、もう一段分析を進めるということで、運転者数あるいはその勤務体系の問題や、あるいは需要減の要因。それから今、委員が御指摘になった交通圏で見たときのデータとか、もう少し……。今日は最初の接近ということでお出しいただいて、次回また少し進んだものを御提示いただければ議論できるかと思っております。

## II. 産業・経営の問題

○委員長 議論まだあると思えますけど、また後で全体を振りかえりたいと思っておりますので、2つ目のポイントに進みたいと思えます。

次は、「産業・経営の問題」について、事務局から資料をまた御説明いただいて、質疑ということにしたいと思えます。よろしくお願いいたします。

○旅客課長 それでは次の2番目の、「産業・経営の問題」。この間、切り口は廻先生から

もちょっとありました、いろんなこういう視点の切り口でしてみた方がいいだろうということでしたので、産業・経営という視点からの整理をしたものです。

1番、タクシーのビジネスモデルの関係であります。これは、いわゆる新しい展開が期待されるタクシー、特に大都市では流し営業中心となっております。ただ、これは各地からいろいろ違うニーズがございますから、取り組みも地域によっていろいろ、その特性に合わせて取り組んでいるということがございます。

1番目は、都市部とか地方部の輸送とかサービスの特徴が違いますので、このあたりをちょっと整理したのが10ページです。

(イ) タクシーの運送形態と利用の実態であります。まず都市部は御案内のとおり、流しが中心の営業形態であります。流しが、左上の図の円グラフで61%ということですが。

一方、地方部になりますと、いわゆる無線配車といいますものが52%。その上の大都市が13%が無線配車ということになります。圧倒的に流しが多いという実態が、ここでは見えております。大都市とは政令指定都市ということ。

あと、地方では車庫待ちというものとか、あるいは駅・辻待ちというところが多いという傾向でありまして、流し率が低いということになります。

こういうようなことで対応したサービス提供のやり方を、工夫していく必要があるということになります。

次の11ページで、利用者の利用の形態であります。今申し上げた部分、私どものいろいろ調査結果を半年かけてやっておりますところで、その参考資料2に、この「安全及び利用者ニーズに関する調査」ということで、本委員会の委員にもなっていております丁野さんのところでやっています。

駅などのタクシー乗り場を利用するという数が多いございます。都市部、地方部ともに多いんですが、特に地方部は駅などタクシーの乗り場を利用することが多いと。先ほどと同じ傾向が出ております。

次の(ロ) タクシーの利用の用途であります。これはやはり同じ調査結果の中から分析をいたしますと、都市部においては通勤のときとか通学のときに使うという比率も、ほかに比べて多いございます。比率は3.7とか4.2とか低いんですけど、それも地方部よりは多い。

あと、圧倒的に多いのは深夜の帰宅。急用・急病のときということがございます。こう

というようなときに、都市部ではよく使っている。

一方、地方部におきましては、むしろタクシーを利用していないという一般の利用者、消費者の答えが、24.2%ということが多くなっております。ここはやっぱりちょっと先ほど申し上げた、自分で車を持ってマイカーを利用しているのが多いという傾向が出ているかと思えます。

あと、都市部に比べて、レジャーとか特別な外出のときの割合は高くなっております。

次の12ページで、利用者が期待しているサービスというのはどういうことだろうかということでもあります。都市部で一応、同じ調査でございます結果を見ますと、地方部に比べて携帯電話で近くにいるタクシーを呼べるというサービスを望んでいるということが、「期待する」、「やや期待する」を入れましても64%ぐらいということで、結構多くなっております。

あと、自宅などの場所を登録しておいて、次回以降場所の告知不要は、東京のタクシー会社でこれを進められているところもございしますが、こういうタクシーの迅速性、利便性を求める答えが多くなっています。

一方、地方部でございますが、都市部に比べて老人介護という視点でのタクシーの導入の期待が大きくなっているというのが特徴だろうと思えます。

次の13ページでございますが、各種いろいろなサービスの取り組みでございます。タクシーサービス、いろんな取り組みをやりまして、まず(イ)は都市型と言っていますが、ITを活用した輸送のサービスということでもあります。GPS-AVMシステムという、衛星で走行中のタクシー位置情報を見て、リアルタイムで効率配車を行うということで、私どももいろいろ予算の要求をして、このあたりを支援していこうということでやっておりますが、これを進めていくということ。

あと、需要予測システムということで、時間、場所に応じて利用者の需要を予測するシステムということで、こういうようなITを活用した輸送サービスが進められている。

(ロ)でございますが、福祉タクシー。これは寝台車、リフトつきタクシーを利用したようなサービスであります。ここに身体障害者・要介護者の推移と、あとは高齢者人口の将来予測などが書いてございますが、ますますこの福祉タクシーのニーズが高まる。

下にあります介護タクシーといいますのは、ホームヘルパーの資格を取得しているタクシー乗務員が、必要な介護とともにサポートしてやっていくサービスでございます。ここも今後とも非常に重要な役割ということでもありますし、タクシー乗務員もこういうホーム

ヘルパーの資格をとられるという意欲、インセンティブにもなるということで、進められている分野でございます。

14 ページ、生活支援サービスということで、一人暮らしの老人の安全確保とか、徘徊の探索などを行うということで、こういうようなものでタクシーが指令を受けて、現場急行というサービスもしたり、あるいは育児支援の輸送のサービスも行っているということであります。

あと変わったところで、便利屋タクシーということで、診察券の順番とりとか、薬の受け取りをするという工夫もしております。

あと、エコドライブなども進めるということをやっております。

(ハ) にありますのは、地域特性で観光タクシーということで、外国人などのビジット・ジャパン・キャンペーンなどによる、外国人のお客さんも非常に増えてくる。こういうところの通訳兼ガイドサービスを実施している事業者もでございます。

あと、コンビニ・タクシーということで、コンビニの駐車場のタクシーの呼び出しを拠点とするということで、特に深夜の駐車によって防犯対策ということで、警察などからも非常に評価を得ているものがあります。

運賃面はいろいろ多様な需要喚起策ということで取り組みを進めてきております。これは基本運賃という部分とは違ったニーズに対応したやり方ということで「定期券割引」、あるいは「利用回数割引」というリピーターをねらったようなやり方。

あと、アイデア勝負でいろいろ「きもの割引」とか、「さぬきうどん店」めぐりだとか、ここに書いておりませんが、福岡で「ラーメンタクシー」だとか、いろいろ工夫をしております。こまめないろいろな努力ということでございます。

15 ページ、タクシーに対しますサービスの認識でございます。これも先ほど申しました調査結果の内容でございます。これは利用者と事業者、それぞれアンケートしていますから、そのクロスで重複してチェックをして見ているところです。

特にここでは、一番上の空調だとかクレジットカードの利用は、「重要である」、「やや重要である」という認識はそう変わらないんですが、1点次の点で座席ソファ、特に日本のタクシーは座席がいい、車内が諸外国に比べて圧倒的にきれいですが、ここは実は事業者が思っているほど利用者の視点は重視していない。逆に認識は、これは利用者サイドですからわがままかもしれませんが、運賃は安い方がいいと。ここが圧倒的に認識の大きな違いということ。運賃面をあんまり言うと皆様方に怒られちゃうと。

禁煙車両については、全然利用者の認識と、事業者の認識が大きなギャップがあるという点であります。これは済みません、私がタバコを吸わないから申し上げているわけじゃなくて、認識が違いますという事実が出ております。

16 ページ、〈論点〉を整理したところで、これは先ほどの点ですけど、延べ実働車両数が輸送力を増加したいという状況がございます。分析は引き続きやりますが、需要拡大の取り組みが大事だという点は、前回も各委員からもございました点でございます。これは打ってはむだだと言っちゃったら終わっちゃいますから、これをどのようにやるかということが大事だと思います。

2 番目でございますが、これは形態が違うのでいろいろ検討をすることが必要。

3 番目の、特に流し営業の場合ですが、どの場所にいつ、どういうお客さんが集中しているかというところ。これはIT技術を駆使しますと正確なものが把握できる。そうすると需要分析ができるという意味で、取りこぼし的になっているところにまた行ける。あるいは、集中的に配車できるという点で効率性が上がるということができないんじゃないかと思えます。取り組まれておられる会社さん、もちろんいらっしゃいます。また後で御紹介もいただいていたかと思えます。

あと、少子高齢化・環境対策。これは各いろんな先生方から、ライフスタイル変化が起こっているんだからそれに対応していかないと、ビジネスモデルって成り立っていかないですよという話は多々受けています。こういう点が必要かということです。そのためには、マーケット分析という点が次に大事な点ということでもあります。

あと八田先生からいつもお叱りを受けております、サービス内容が利用者にわかりづらい、よくわからない。ですから、そこをちゃんと発信できることが必要という点。このあたりが論点かと思えます。

17 ページに次でございますが、経営サイドという意味で、コンプライアンスの徹底ここで一応書いております。これはまた今後の議論でも出てまいります、輸送の安全面でのタクシーの関係、道路運送上の諸規定。そういう意味で非常に大事な点ということで、諸規制はございます。このあたりのコンプライアンスの徹底ということでもあります。

まず、輸送の安全で1で運行管理という仕組みを、私ども、この運送事業の非常に大事な点、要諦だと考えております。ですから、乗務割りをきちっとする。あるいは、乗務前の点呼をきちっとした上で、運転者の交代などの措置もとる。その乗務の記録の整理をしておくという運行管理の点は大事な点ですが、ここをきちっと対応していく。あるいはこ

ここで不十分な点があれば、より改善していく。

2番目、最高乗務距離があります。これは今はこの下に書いてある地域においては、1乗務当たりの最高限度を決めております。ですから指定の地域がございますが、こういう点の規制があります。

次の18ページで、では、事故防止のための取り組みが、今後どのようなことで行われるか。特に近年はデジタル運行記録計、デジタルタコグラフ、略してデジタコって皆さんおっしゃっておりますが、この部分が出てきております。これは走行結果をパソコンで解析するというので、いろいろなタクシーの関係の事業者大会などでもいろいろ展示がされ、見させていただいていますが、大変今後の活用が期待される所。

右側に点々で、現在の普及率が6.6%となっております。事業者さんへのいろいろアンケートをこの間調査しましたら、導入を検討しているというのが23.8%でございます。こういうところもいろいろ普及をしていけるような環境整備をつくる。

2番目のドライブレコーダーは、今、自動車版のフライトレコーダーでありますけれど、いろいろ事故のときの記録が計18秒残ります。

あと、このあたりについては、画像によって安全教育とか指導の充実ということで、安全対策上も非常に効果があると考えられております。このあたりの価格の問題もありますが、金額も安くなっている部分もありますので、ここをいろいろ促進していきたい。今、普及率は8.4%というふうに、調査の結果では承っております。

19ページで、行政処分関係でございます。タクシーに関しましては、いわゆる労働集約産業ということで、乗務員の方に負っているところが非常に多うございますから、過労防止運転とか点呼という点での決めがございます。このあたりについての行政処分において、このあたりの違反件数が多くなっております。特に、乗務員の監督と呼ばれる点呼の違反が多くなっております。

ここはまた行政の対応としても、今後どのような充実をしていったらいいかということで、また次回以降、より突っ込んで議論をしたいと思っております。

(ホ)に書いてあるのは、タクシー事故の発生状況であります。タクシー上の事故は、このように伸びてきております。特に15年が、前年に比べて5%増となっております。

この下にグラフを書いておりますが、軽傷の事故が圧倒的に多うございますが件数が増えているということで、これを減らす対策を行政側も、皆様方と一緒に対策をとっていく必要があると考えております。

あと、労働関係の関係法令がございます。コンプライアンスと、このように法令遵守というところで、労働基準関係法令は非常に大事な点でありまして、(イ)にあるのはタクシーの運転者の労働時間規制がございます。現在、労働大臣告示、今で言う厚生労働省の告示で、自動車運転者の労働時間等の改善基準というのがあります。この告示で書いてあります拘束時間であるとか、右側の隔日勤務の場合において、休息時間をどういふようなときにとらなくちゃいけないかという規定があります。

こういうようなところで、実はこれを厚生労働省の調べで下に見ますと、改善基準告示の違反状況が、監督に実施をした事業者数の中で違反をしている割合が 55 と多くなっておりまして。特に最大拘束時間のところが多いということでありまして。こういったところの改善が必要ということでございます。

次の 21 ページで、最低賃金制は、最低賃金法に基づいております最低限度の基準です。使用者は、最低基準賃金以上の賃金を支払うという法律上の義務があります。違反をした場合はもちろんいろいろな処置がございますが、その賃金まで払わなくちゃいけないという強行的な規定であります。

現在、16 年の速報値を見ますと、最低賃金法第 5 条の違反事業者数が増えております。違反率が 12.7% でございますので、この点についての対策が必要だということで、厚生労働省と私どもが協議を進め、対策をとっていくために、後でも出てまいります。これに関します相互通報の仕組みなども導入をしていきたいと考えております。

(ハ) は社会保険、労働保険の加入というところで、現在の加入率であります。社会保険で 89%、労働保険で 94% となっております。

これは定時制の乗務員に関しましては、加入がどこまで入るかというところの、いわゆる除外の部分がございますから下のグラフで見ると低くなっていますが、そのあたりも含めて分析が必要であります。いずれにしても、加入率は以上のようなところであります。

22 ページ、〈論点〉は、このあたりの法令遵守、コンプライアンスを徹底するための方法をどのようにするかという点。

2 番目は、ドライブレコーダーなどを活用しながら、経営者サイドとしても事故分析、情報提供をどのようにするかという点が大事な点。

あと、事故防止観点からは、現在は最高乗務距離が指定されている地域だけ、いわゆる運行記録計の義務づけがされていますが、他の地域でもこういう運行記録計の普及を図っ

ていく必要があるのではないかという課題認識をしております。

2番目は以上でございます。

○委員長 どうもありがとうございました。

2つ目の論点ですけれども、産業・経営の諸問題ということですね。最初に現状でいろんなタクシー側の対応、特に新しいサービスやビジネスモデルがどういうものがあるかということと、その方向性についてまとめていただきまして、後半はコンプライアンスといえますか、遵法的な経営のあり方ということで、特に安全面、労務面、それにまつわるような会社の経営上の問題を御指摘いただきました。

全体の議論で、遵法的な経営の必要性というのはかなり指摘されたところでありまして、そのもとの企業間の競争というか、あるいは安全・安心なサービスの提供といったものが必要だということだと思います。

これについて皆さんの御意見を伺いたいと思いますが、いかがでございましょうか。

○委員 新しいサービスをする上で、東京の地区と地方って、道路運送法の認可要件が多少違う部分がございます。例えば車種区分なんかも、東京は小型車と普通車以上という形になっていまして、東京ではベンツだとかエルグランドだとかのタクシーが走っているんですが、地方では走っていないんですね。これが地方になると大型とか特大型という形になって、特に地方なんかは荷物の多い観光客だとかがいるのに、認可は受けられるんだけど、運賃が高いところでしか申請できないという部分なので。

うちも一回、ディズニーランドのあれで、こっちの舞浜リゾートキャブさんというのが走っている車を入れようと思ったら、バンパーを5cm切れと言われたんですね。そうしたら、中型車で認可をするという話をされたんですが、全部を普通車にするというのと、業界の中にもいろいろ異論があると思うんですが、新しいサービスだとか、お客様のニーズに合った車を提供するという意味では、今の東京と同じような形のものを提供していただけるのいいかなと思っています。

○委員長 ありがとうございます。

そのほか。

○委員 細かいことも含めてなんですけど10ページの表で、地方都市が流し12%、町村が流し15%という数字は、いかにも不自然なんですね。

タクシー事業における安全管理に関する調査結果は、どこでそういう調査をしたのか。調査対象が少し信頼性の問題がありますので、このとおりなのか、どういうふうな範囲で



調査対象をしたのかということ。

それから 15 ページの表ですけれども、これも細かいことですが、車内が清潔であることを望んでいないということですが、逆に言えばそれだけ車内が清潔になっているということの裏返しのような気もするんです。

もう一つのこととして、ある地方へ行きましたら、事故を起こしてへこんでいるような車があるわけですね。「あれ、どうなっているんですか」って、違うところの運転手さんに聞いたら、要するに運転手が自分で弁済をしなきゃならないと、完全自己負担だと。だから直さなくても特に会社も文句言わないし、そのまま乗っているんですという。そういう信頼感といったような問題も、またあるのかと思います。

この調査もまた安全管理に関する調査結果ですけれども、これ、安全管理とすれば違う安全面での何か調査もあったのではないかと。次回でもいいから教えていただきたいと思っています。

その次の 16 ページの関係ですけれども、これも意見といたしますか感想ですが、輸送人員、輸送回数などの輸送量が減少して云々と。需要拡大のための取り組みが大変大切だと。ですから、輸送人員、輸送回数の減少がタクシー事業に与える影響。それから、乗務員の生活とかそういうものに与える影響の両面から、需要拡大を考えていかなきゃいけないんだろうなど。タクシー事業者のことだけ考えたら間違えだろうなどと思っています。

それから、最後になりますけれども 19 ページの関係で、行政処分の状況の推移があるわけですね。実働車両数は変わらないという説明がありましたけれども、だとするとこれは原因として一体どういうことなのか。国土交通省で厳しく指摘した結果こうなったということなのか、そういう面もあると思いますけれども、どういうふうに認識をされているのか。

同じように事故件数についても、自動車車両数が変わらないとすれば、原因は何なのか。新しい人が増えているという要素はあると思うんですね。実際乗ってもそうですけれども、新しい人はかなり増えているという要素があるんですけれども、そのほかにどんなことが考えられるのか。

少し長くなりましたけれども、以上、よろしく申し上げます。

○委員長 ありがとうございます。

質問の点がございまして、その点について。

○旅客課長 質問の点をまずお答えいたしたいと思っています。

調査につきましては、さっき申し上げた、本日御欠席ですが、丁野さんのところに委託

をしております。

参考資料2を後でごらんいただければと思いますが、参考資料を分けていただいて、どういうサンプル数かということと、アンケート調査の内容の抜粋をつけてございます。特に事業者アンケートについては1500事業者を対象として、それぞれサンプルを各地域でとって、あとは個別にヒアリングもしております。

利用者アンケートの方は、年代とか都市規模を勘案して約2200サンプル、インターネット調査ですが、そういう調査手法をシンクタンクの方でやっております。

実はこれも抜粋でございまして、報告書自身は既に公表をしております。既に1冊の冊子にしておりまして、重たいので皆様方のところに郵送でお送りをさせていただきます。

タクシー関係の調査がなかなか十分でないというところもございましたので、全国ベースでやりました。調査には費用もかかりますので、引き続き予算措置もしながら詰めたいと思っております。

2点目の車内が清潔だというのは、おっしゃるとおりだと思います。海外でタクシーに乗ると本当に大変でございますから。

そういう意味で、そういうレベルを維持できるタクシー産業であってほしいというのは、この委員会の課題をいろいろ解決していきたいということでもあります。

16ページの、ドライバーの給与の点は当然でございまして、そこについての記述が不足していたのは御指摘のとおりです。後の第3段落目で、ドライバー、運転手の関係のところを給与分析もしておりますので、そこでまた御議論いただきたいと思っております。

行政処分関係については、おっしゃるとおり私どもも事業のチェックは非常に充実をしていかなくちゃいけないということで、体制はいろいろ限られておりますが、そこを非常に効率的な運用をして、件数も上げたり、あるいはやる内容も充実していきたいと思っております。

そこで今おっしゃられた点の、じゃあ、それで処分の件数が増えてきたときに、ただ増えたと言っているのではなくて、内容の分析も必要だという認識は御指摘のとおりだと思います。また、そういう御指摘を踏まえて、このあたりを充実していきたいと思っております。

以上でございます。

○委員長 では、意見のところは何っておくということよろしいですか。

○委員 14ページの運賃によるサービスというところですけども、私どもがいつも言っ

ていることですが、商品、サービスを買うときというのは、その商品、サービスの安全性がまず第一であること。その次に、価格の問題ということを行っていると思うんです。

ここで運賃によるサービスというのが出てきているんですけども、いろんなアイデアもありますし、利用回数割引とかいろいろありますが、それが消費者に周知徹底されていないということが、とても残念だと思うんですね。

といいますのは私、自分の関係している団体で先日全国会議がありました折、何人かの地方からの方も時間をとっていただいて、タクシーに関する意見を伺ったときですけども、地方に行けばそれはそれぞれ特色がありますが、観光タクシーなんていうのに乗るとき、こっちのタクシーは2時間でもって8000円で回ってくるというけども、その声を聞いて違うタクシーが、「お客さん、それは6500円でやるよ」と言われたら、何か紙に書いてある一覧表でもあって、どことどこを何カ所回って2時間で6500円になるのか、8000円になるのか。

後から乗った人の方が得したけれども、そうしたらその10日ぐらい前に大阪の団体が同じところに行ったときに、5500円で乗ったというメールが入っているとかって。今はメールでもってやりとりができる時代ですから、公平性というのが何か……。

すごくそれはまけても、どんなに割り引いてもお客さんにとりたかったんだろうと私は思っていることをそのとき言ったらば、そうしたら運転手が言ったというんですよね。「お客さん、5500円というのはね」、その日が6月2日だったそうなんですけど、「先月31日までキャンペーンだったからそうで、6月に入ったらそのキャンペーンはなくなったんだよ」と言うと、何となく納得ができるけれども、それも何も書いてないで、ただ運転手から言われただけでは、納得ができるような、できないような、変な話だなど。

とにかく情報に対して、タクシーの消費者への提供の仕方が非常にあいまいである。それは、タクシーに対する信用性を失うものであるということ発言なさった方がいるんですね。

確かに私はそれに対して、自分でも経験していることだからなるほど、そういうふうにもみんなも感じているんだなというふうに思っていますけど、もう一つ私、いささか驚いたのは、悪くて乗れないと言うんですよね。

「悪くて乗れない」。「どうして」と言ったら、ずら一っと駅まで並んでいるのを見ていて、子供3人連れてワンメーター乗ったら、バス代よりも安くなっちゃみたいで、タクシーの運転手さんだっけいい顔しない。そこに雨であろうと、「悪くて乗れない」と言

うんですよ。

だから、今タクシーが非常に下降気みである、やる人がいないとか、高齢化とかっていうのは、確かにある程度意識を持っている消費者ですから知っているんですけども、そうなる悪くて乗れないって。「いいじゃない、商売なんだから。あたしたちはモヤシの20円だって悪くて買えないなんて言わないで平気で買っちゃうんだから、ワンメーターだっていいじゃないの」と言ったら、「いや、あの並んでいる中からやっとなあたしの番に来て、そしてワンメーターなんて言えないから、やっぱりバスに行っちゃうわ」というふうな受け止め方もあったんですけども。

何か運賃に対して、もう少し情報提供がきちんとしていけば、悪くて乗れないという部分に対しては、消費者も取っ払わなきゃいけない意識というのもあると思うんですけど、前半私が申し上げた、何か信用できない業界であるというふうにとられる部分に対しては、もっと工夫が必要じゃないかなというふうに感じました。

別にこれはお答えをいただくことじゃなくて、意見として申し上げておきます。

○委員長 どうもありがとうございました。

○委員 先ほどお話があった中で、車種規制というお話が出ましたけれど、1つは規制緩和と言いながら、実際にはサービスをいざやろうと思うとどんな規制があるのかということについては、これは結構地域によっても違うし、いろんな実情があると思うんです。そういうのをきちっと洗い出すという作業は必要だろうと思いますので、ぜひ業者さんにアンケートするなりね。

ここに出ている方だけじゃないと思うので、やはりそういう作業はぜひやっていただきたいという要望があります。

それからもう1つ、安全管理に関する調査というやつですね。これ、サービスに関する認識とか、あるいは中を見てみますと、運転手さんに対するサービスについても、例えば道をよく知っていることが非常に重要だとか幾つか調査はあるんですけど、これと運賃との兼ね合いというか、要するにこれだけ払ってもこれだけのサービスは欲しいと思っている人がいるのかとか、そういうところを把握しないと、運賃は少しでも安い方がいいですかといったらいいに決まっているわけですね。だけど、それと安全面や、そういう道をよく知っていることの対してのバランスはどうなのかというところを、消費者はどういうふうに考えているんだろうかというところを把握しないと、一体ニーズがどこにあるのか、あるいは需要を伸ばすにはどうしたらいいのかというところも、なかなかわからないんじ

やないかなと思うんですね。そういうクロスというか、その辺のところの調査をぜひ。

まだ一部よく見てないんですが、パラパラと見る限りでは、それぞれのこういうことが大事だということについては要望が多いというのは調査しているんですけど、商売として成り立つためには、どうしたって運賃とのバランスが大事なので、そのあたりがきちっと見えてくるような調査の分析、あるいは実施もぜひお願いしたいと思います。

○旅客課長 ありがとうございます。1点目の車種規制のところ。先ほど私、お答えもしなかったんですが。

今、委員がおっしゃったように、何かをやろうとしたときに、今までの免許制のときの基準がきっちりあって、大体全部一律というのがパターンになっています。そういうので障害になっているという点があるかと思います。

それを私はどんどん、そういうやる気のある方々が進めやすいようにという認識を持っておりますので、それこそタクシーの関係の協会の方々、地区ごとに違いますから御要望を聞いて、必ずしも全国一律である必要はないという分野が多々ありますから、それを取り組んでいきたいと思っております。御指摘のとおりだと思っております。

2番目の調査の件は、先ほどそういうクロスのチェックもできるだけしたいということで、やったところであります。車種はまたお送りしますが、今の部分だけちょっと簡単に御説明をさせていただきます。

○課長補佐 サービスと運賃の関係でございますが、先ほどお手元にお配りしております参考資料2にも少しだけ載っておりますが、2の方で言うと表題：Q18、後ろから3枚目の一番下でございますけれども、利用者の方に、「サービスが向上すれば運賃を値上げしてもよいか」ということは聞いてございます。こちらはトータルのことだけを挙げてございますが、実際の調査では性別と年代別に調査をしてございまして、全体では「はい」と答えた方が20.7%でございますが、若干年代別によって差はございます。

例えば男性の30代であれば、そこについては15～16%程度しかないんですけれども、女性の50代の方になりますと25%ぐらいの方が、「サービスが向上すれば運賃が上がってもいい」というお答えをいただいているところでございます。

また、それ以外のところとしましては、後日郵送で送らせていただきますけれども、「運転手の教育・マナーが充実した場合には利用が増えるか、増えないか」というアンケート調査もしてございます。

その際、「マナーがよくなれば利用が増える」と答えた方が20%以上いらっしゃるし、ま

た「多分増えると思う」とお答えの方は40%以上。全部合わせて62%の方が、「マナーが充実した場合には利用が増えるであろう」というお答えをしているところでございます。

○委員長 よろしいでしょうか。

では、どうぞ。

○委員 20ページの違反法令の比率55.6%というのは、極めて高いと思うんですけれども、これは自動車運転者を使用する事業上に係る改善ということだから、恐らく運転手さんをいっぱい使っている業種を対象にやったんだと思いますが、これはほかの業種に比べてこの55.6%というのが、突出して高いのか否かというのはわかるでしょうか。

それから、同じようことが次の最賃のところもそうなんですけど、これも他業種との比較においてはどうかというのをちょっと知りたいんですが。

最初の方の労働基準法のあれなど、私自身は労働基準法のない世界に育ってきて、我々みたいな職場だったら幾ら働いても大して世の中に害を与えないんでしょうけど、タクシー、ハイヤーの場合は事故を起こされますと迷惑というか、社会的影響もありますから、守るのが大事なんだとは思いますが。

以上です。

○旅客課長 今の点の他の部分との比較の分は、またちょっと次回でもお話をしたいと思いますけど、少なくともタクシー関係と例えばトラック、バスとの比較というのはまたございますので。

今言った最低賃金のところについては、タクシーは非常に高くなっています。ですから、いろいろな意味で厚生労働省においても問題認識を持っていて、それでことしは自主点検表という仕組みにおいて、全事業者を対象に自主点検をしてもらったりという形でやっております。

厚生労働省さん、よろしく願いいたします。

○室長補佐（厚生労働省） 厚生労働省でございます。ちょっとお答えをさせていただきます。

20ページでございますが、今、委員から御指摘ございましたように、この改善基準の違反、非常に高いんじゃないかということでございますが、実は私ども、悪いところをねらい打ちをして、要は立ち入って、そこで法律上の基準法上の問題があるかどうかというのを指摘します。その結果出てきた数字がこのような形でございますので、非常に高い数字になっております。

ちなみに、またお手元に別添の資料でおつけしております自主点検結果を私どもやらせていただきまして、それはまさに本当にコンプライアンス、事業者の皆さんが自分たちの胸に手を当てて基準法なり、こういった問題があるのかというところで御回答いただいたのが大体5%ぐらいの数字ですので、これはまさに本当に適正にやっておられる方もいらっしゃるし、問題のある方もいらっしゃるし、その合計が大体5%ぐらい。これは本当に悪いところをねらい打ちした数字だということで、御理解いただきたいなと思っております。

最低賃金につきましても、いずれもタクシー事業者、それほど最低賃金の問題というのは大きな問題ではなかったのかなと思っておりますが、最近になって本当に違反の高まりが非常に目立つようになってきたのかなというのが、私ども行政の感想でございます。

以上でございます。

○委員 16 ページの関係でありますけれども、産業・経営ということに関しての〈論点〉でありますから、一言御意見を申し上げたいと思います。

決して、マイナス思考だというふうにとっていただきたくないということを前提に申し上げたいと思います。ここ何点かの項目の中で、需要の喚起、パイの拡大ということを書かれております。

ただそれとあわせて、今の現状のタクシー産業の構造をそのままにした場合について、パイが膨らんでくれば、必然的にまた増車というイタチごっこが始まるというのが、もう見えているわけでありまして、決して後ろ向きじゃないという話の中で、これは現状のタクシーの供給側の問題として、ある一定の歯どめというものを論点として考えていく必要があるのではないかということ、意見として申し上げたいと思います。

以上です。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 先ほどお話がございました 20 ページの改善基準の問題でございますが、厚生労働省の方からもちょっと、それに対する御説明がございましたけれども、バス、トラック、タクシーの3つの運輸産業の中では、タクシーが改善基準の面については一番きちんと守っているというふうに、私どもは承知いたしております。これは厚生労働省の方でもデータとして出られると思いますけれども、また事務局の方からもそういったような資料をお出しいただければ、はっきりするんじゃないかと思っております。

それからその前に、利用者が一体、どういうサービスを要望しておるのかというお話も

ちょっと出ましたけれども、東京の業界では毎年 50 名のサービスアドバイザーを公募いたしまして、そこでいろいろ業界の現状、あるいは問題点等を御説明申し上げておるのでございます。

そこでよく出ますのは、一体、タクシーにどういうサービスを望まれるかということですよ。ところがこれがなかなか難しゅうございまして、あるアドバイザーの方はより高度の、例えばインターネット等の設備等を兼ね備えたタクシーを要望すると。そういうものがあるんだったら高くてもいいよというお客さんもいらっしゃる。

ところがまた反面、そういうものは必要ないんだと。ただ目的地まで安全に運んでもらえば、それでもう十分なんだと。そういう面から言うと安いわけですねという御要望がありまして、アドバイザー会議の席で、お二人の委員の方が論争をされるような場面もございまして、タクシーのサービスがどういうところを利用者の方が望んでいらっしゃるかというのは、なかなか私どもとしては決めかるところがございまして。ですから、非常に多様なサービスを要求していらっしゃる。

その中で最低の基準というのはどこに置いて、そこを一応ベースにして考えていくのが私どもの事業者の従来からの姿勢でございまして、それでさらに高度なサービスを利用される方には、いわゆる新しいそういったような付加されたサービスに対しての料金を御負担いただくというのは、私は本当ではないかなと考えております。

それからもう 1 つ、これはちょっと前に先ほどお話が出ておりましたけれども、日本のタクシーは非常に清潔であると、この表にもございまして、これも皆さん委員の先生方は御承知だと思いますが、ニューヨークに T L C というタクシー&リムジンコミッティーというのがございまして、ここで 10 年ぐらい前になります、お客様に「3つの点について御不満がございましたら、チップはお払いにならなくても結構です」というのをおやりになった。

何かといいますと、まず英語圏にもかかわらず、最近はいろんな国の方がドライバーに入っていますから、英語を話せないドライバー。それから、マンハッタンあたりは非常に地理的にわかりやすいと思うんですけども、地理のわからない乗務員。最後に車の整備状況、これは清掃等も含めてですね。こういう面で御不満があったら、チップはお払いにならなくてもよろしいですというのをやりまして、言ってみれば逆アンケートみたいなものですが。

それに対して、その結果としてどうなったかというのを、私どもどこまでの確にキャッ



ちできているかといいますと、あんまり変わってないなというような、私どもの印象でございます。

そういう点、清潔というお話が先ほど出ましたので、ちょっと私、思い出しましたので申し上げます。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 労働基準関係で厚労省さんから御説明いただいたんですが、改善基準 55.6%の違反率ということ。これは経年変化が出ていませんけども、全くこの10年間ほとんど改善されていないという実態こそが問題だと思うんですね。

それで、改善基準は事業法に取り込まれて、道路運送法上でもこれ、処分基準の対象になっているわけですが、取り込んでも改善されないという実態を重く受けとめなきゃいけないだろうと。法令遵守の問題で、非常に重い問題だと思います。

それからもう1つは最賃の問題ですが、確かにこれ、定期監督と事業実施事業数に対するの比率として10%前後の違反率、事業場数が出ていますが、実際に北海道で私たちが産業別最賃を申し立てて、その基礎調査として労働局が行った全事業者に対する調査結果としては、北海道内1割の事業者が最低賃金違反があるし、それから道東地区に至っては3割を超える事業者が、最低賃金違反があったというデータも出ているわけですね。

ですから、表に出てくる数値と実態は、かなり違うんじゃないか。監査に入って見つかった、あるいは告発があって初めて見つかるという労働条件違反と、実際にそういった現場で労働者の自覚もないがために点検もできなくてまかり通っている実態というのは、相当の差があると思います。

したがって、ここに資料として何点か調査資料が出されておりますけども、実際に事業者アンケートとか、事業者に対する自主点検表で出てくる実態というのは、やはり疑問があるんじゃないかと。労働条件面については、それこそ現場で働いている労働者、あるいは労働組合等に対するアンケート調査なり、実態調査を踏まえて把握をしていかないと、かなり実態とは乖離をした数値が出てくるんじゃないかと思います。

この春からの事務局サイドの努力については評価をしているんですけども、やっぱり偏っている部分があるんじゃないかと思いますので、その辺のところも小委員会の中ではぜひ明らかにする中で、議論を進めていただきたいと思います。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 1つ前の論点からのちょっと印象的なこととも関係するんですけど、タクシーの

場合、非常にローカルな乗り物なので、あんまり全国的な論調を固めるという感じでなくていいんじゃないかという気は、個人的にするんですね。

それで1つ前の論点のところ、地域ごとに少し需給状況に差があってという資料、大変おもしろかったんですけども。そういう観点からいきますと、事業区域がいいのかどうという問題があると思うんですけど、事業区域の中でも特定の場所に、お客さんが少し多いところに車がそれ以上に集中するという問題があつて。

例えば私、単身赴任で東京にいまして、普段広島なんですけれども、広島郊外のスーパーなどだと、短距離でタクシーで帰りだけ荷物を運んでもらいたいなんていうとき、委員の中の某社の車がよくあつて助けていただいているんですけども、そんなようなニーズなど、結構全国的にあるんじゃないかと思います。

資料1の16ページの論点の3つ目ですか、流し営業の場合を例にされていますけれども、特に流し営業の場合3つ目の「・」ですが、どの場所に、何時に、どのような顧客がどの程度集中しているかなどということが大事だということがありますが、例えば歩合制を工夫されて、何か特定の場所への配車を促進するということが、もう少しあつてもいいんじゃないかという感じがするんですね。

と申しますのはイギリスで、バスの場合、歩合制をとるとというのは、乗務した路線の特性が影響し過ぎて難しいんですけども、それをうまく工夫して、ちょっとイノベーションをやったウエスタングレートハウンドという小さい会社があつて、業界誌などでよく取り上げられているんですが、バスでやれるんだったらタクシーで、何曜日はここに配車しなさいとか、あるいは少し売りに差がついても、配車場所を守ってくれたら何か少しインセンティブにするということができないかなという感じがするんです。業界の方への問いかけという感じなんです。

○委員長 ありがとうございます。

まだ御意見あるかと思いますが、ちょっと時間の関係もございますので、次に進ませていただこうと思います。

### Ⅲ. 労働・運転者の問題

○委員長 3番目の論点は、今も若干既に議論が出ておりますけども、「労働・運転者の問題」ということで、これも同じように、事務局からまた御説明を願いたいと思います。

○旅客課長 それでは 23 ページから、労働・運転者の問題ということで、経営の問題とこちらも一緒に密接にかかわってきますが、一通り説明させていただきます。

23 ページ、労働環境改善の対策ということで、実は先ほど申し上げました調査よりちょっと前に、タクシー運転者労働実態アンケート調査を行っておりますが、その資料に基づくものです。

これで賃金体系で、今も御議論出ております、歩合制を主流とする体系になっておりまして、その中で労働実態のアンケート調査によりますと、完全歩合制（B型）をとる事業者が 24.1%。月例賃金と賞与の支給の中で分離支給という形を行うような（AB型）と言われるものをとる事業者が 41.5%ということで、トータル 65.6%の事業者が歩合制主流の形をとっております。

このあたりは、歩合制をとることにより、増車によります 1 車当たりの収入の減少リスクが運転者ということになりますので、ここで安易な増車を行いやすく、悪循環に陥りやすいんだという問題がはらんでおります。先ほども御指摘あるところであります。

実際に、規制緩和の後に増車が行われているということから営業収入が低下して、それで収入が低下して最低賃金を割り込むような事態を招いているということでもあります。先ほどからも御指摘がある点であります。

2 番目で賃金給与の体系の話ですが、流し営業であって走行中の車両位置、営業状況が把握できないようなケースは、歩合制を導入することも合理的な経営判断であることは事実でありますから、歩合制自体が全部おかしいとか、これがいけないということにはならない。

ただ、先ほど申し上げましたように、労働者の収入に直結をするような体系でございますから、どのようなことができるかということが課題でございます。

次の 24 ページの③であります。その結果の分析を経年で追っております。運転者の平均の年間の労働時間は減少傾向にあるものの、全産業より 10%上回っております。ここの四角に数字で書いてあるところ。あとは経年の変化は下のグラフであります。

年間の所得は先ほどからも議論が多々出ておりますが、平成 3 年をピークに減少を続けて、平成 16 年は 308 万という数字で、全産業平均の 57%の所得しかないという厳しい労働環境でございます。長時間労働低賃金という非常に厳しい状況にあります。

24 ページの下のところ、〈これまでの対応〉というところで、先ほども少し御紹介しましたが、平成 17 年、ことしの 5 月に私ども、大臣からの指示も受けて、厚生労働省の労働基

準局さんとの実態の把握と、連絡調整会議を設けました。これの検討を両局で進めてきたところでありまして、10月に検討結果をまとめたところでもあります。

この中で、次の25ページですが、今申し上げましたアンケート調査の結果を公表しております。輸送の安全、利用者ニーズ調査もあわせて発表しております。

調査の内容は種々御指摘もいただいて、よりもうちょっと分析も高度なものにしくちやいけないという認識は持っておりますが、限られた時間、予算の中で行われた結果であります。より改善はしていきたいと思っております。

大事な点の2番目、法令遵守の関係の指導のあり方のところで、厚生労働省さんからもお話がございました、まさに労働条件の自主点検というものを、タクシーの事業者に対して行ってございます。その自主点検の結果も、この中に公表してございます。

今後いろいろな対策としまして、両省合同で監査・監督をしていこうということで、現実にはこの秋から、一部のピックアップされた事業者に対して合同監査・監督の実施をしております。今後このやり方の改善も含めて、また細部を詰めて、来年度から現実的にきちとした形で実行をしたいと思っております。

あと、先ほど申し上げました相互通報の仕組みというのがございましたが、現在は最低賃金の関係については、私どもの方と厚生労働省さんの間で相互通称の対象にはなっておりませんでした。今後この相互通報の対象に、最低賃金法の重大な違反のおそれという事案を加えるということで、ここを拡充しております。

あと、新規許可の事業者に関しまして、先ほどの話と同じですがコンプライアンスという点から、運輸開始届の添付書類に「就業規則」、「労働保険／保険関係成立届」、あるいは厚生年金関係の「新規適用届」の写しを追加するという点など、初めのスタートに当たっての法令遵守の指導の徹底を行いたいということで考えております。

下の※に書いておりますところで、自主点検の結果、最低賃金に改善の必要があると思われる事業者は367事業場ありまして、全体のこの自主点検の結果では5.3%ということで、ここは他の項目より高くなっているということでございます。

論点は数点挙げておりますが、福祉タクシーなどあらかじめ予約ができるようなものについては、固定給中心の賃金体系とすることが考えられるのではないかとという論点。

2番目、GPS-AVMシステムなどの技術の導入で、適正な労務管理、配車ということで、固定給割合を増やすことも容易になるのではないかとという点。

③は運転者が、いわゆる一線のプロの「営業マン」としての能力、ヘルパー資格、ある

いは観光案内できるスキルの取得ということで、付加価値アップということを進めていく。それで経営者に対しての発言力を向上していくことが、労働環境改善のためにも必要ではないか。

もちろんこの中で良好な労使関係を保ちながら、利用者から直接の接触の情報というものが、タクシードライバーに大きくよっておりますから、非常に大事な、まさに第一線の営業マンとしての性格も持っている。これを経営者にフィードバックしていくという点が必要ではないかという認識を持っております。

次の 26 ページでございます。運転者の質の確保・向上に向けての対策ということで、ここではタクシーの運転者になるときに、まず 10 日間の指導を行うということが今、決まっております。

また、東京、大阪ではタクシーセンターがございますから、このうち 3 日間はタクシーセンターの新任研修を受ければよいということになっている。

もう 1 点は、東京と大阪はタクシーセンターがありますから、ここでタクシー運転者の登録制度を導入しております。この登録がないと指定区域内では乗務できないという点。

登録制度の内容が下に書いてありますが、登録の要件、地理試験に合格をしているという点。あと、今まで法令違反の処分がないという点。これについて、問題のあるドライバーに関して、登録の取消処分があります。2 年以内の一定期間は、この地域で乗務できないということ。

この登録取消件数も、東京で 9 件、大阪で 14 件ということで、取り消しの処分という処分でございますので、もちろん慎重にやるべきことではあります。ただ件数が非常に少ないということが課題ではないかと思えます。

(2) は適正化事業ということで、現場においてのいろいろな適正化の指導業務を行うということで、これは事業者さんからのそれぞれの拠出金、負担金でもって運営をしているものでありまして、次のページに各法人タクシー 1 台 3 万 8000 円、個人タクシー 1 万 5000 円と。東京、大阪、ここに書いてあるとおりの数字であります。この負担金でもって進めております。実際の街頭指導などをやっているということで、あるいは苦情の受付も行って、再発防止を行うということでもあります。

あと、運転者表彰制度というのが東京タクシーセンターで行っておりまして、優良なタクシーのドライバーの表彰というインセンティブということでの自覚を促すというやり方で、750 人ぐらいの表彰をしております。

ただ、東京と大阪はこういう仕組みが現実法律に基づくセンターがございまして、それ以外の地区におきましても、各県のタクシー協会がいろいろ主体的に行って、29カ所では運転者登録、あるいは20カ所で運転者指導の実施をしております。協会ですら、そういう意味で非協会員だとかそういうところの限界はありますが、こういう意欲的な取り組みも各地区で行われております。

3番目はいろいろ研修の仕組みで「ケア輸送サービス」でありますとか、観光タクシーの研修などを進めているという点であります。

27ページは以上であります。

今のこのような状況の中で歩合制を主流とすることで、運転者の賃金の減少ということで、個々当たりの質の低下につながるおそれがあるという点が非常に課題であります。

あと②に書いてありますが、新規雇用の運転者は10日間指導を今、行うと書いてありますが、地理不案内の運転者が多い。また、近年特に多くなっているという実態があるのも事実でありまして、先ほどのアンケート調査の中でもこの点が非常に多うございまして、そういうような点が課題になっております。

③は運転者の登録制度、今、指定地域は東京、大阪だけですが、それ以外は法令で担保がされておられません。

28ページに地理試験のイメージを書いておりますので、これは省略いたします。

28ページの〈論点〉で、今申し上げました安全教育などをいろいろ行っておりますが、接遇とか地理の知識など運転者の質の確保とか、こういう点の研修だとか要件が必要ではないかという点。

2番目は、事業者サイドの取り組みとしましても付加価値アップをするということで、一線で働くドライバーの内容、資質に大きくよっておりますから、ここに自己研さんをしていくということを取り組んでいく必要があるのではないかと。

3番目、タクシーセンター制度が東京、大阪だけでございまして、この業務のやり方の見直しも必要だと思っておりますが、全国的にこういうような仕組みとか、展開というものの検討が必要だろうという認識を持っております。もちろん組織とか、あるいは負担のあり方とか仕組み、実効性をどのように担保するかという課題がありますが、こういう点の必要性があるのではないかと認識を持っております。

29ページでございまして、労働力確保対策という点であります。まず1点目、問題点は、平均年齢が非常に高くなってきております。これでグラフで書いておりますが、これがど

んどん離れていっております。13歳高くて、現在平均年齢が54.2歳。全産業平均は41.3歳でございます。ですから、この点が大きな特徴です。

②で、少子高齢化の進展で、なかなか若年労働力の確保が困難という状況がございます。このあたりについての課題があります。

③であります、女性タクシーの運転者の割合が大変低くなっております。別に雇用均等法とかそういう話という以前に労働力確保の点で、女性のタクシーの運転者の割合も増やしていくという認識が必要ではないかと思っております。現在、構成比率が高い都道府県、富山が8.8%って断トツに高いんですが、長野、山口という順番になっております。現在8400人の女性ドライバーがいる。

30ページ、今のところを総括して〈論点〉でございますが、少子高齢化が進みますので若年労働者確保が、将来展望という議論をする場合に非常に重要な点。そうしますと、やはり魅力のある職場環境づくりが必要になりますから、営業形態、賃金体系の見直しという点を含めて、職場環境づくりが必要ではないかと、このように論点として考えます。

2番目の若年労働者確保というのは、今後、少子化ということで一層困難となっていくと。今後においては女性の雇用。あとは年齢は上がっておりますけど、熟年のきちっとした、本当のプロのドライバーの再雇用も重要なやり方であると思っております。

③は、前回もちょっと御議論がありましたので掲げておりますが、こういうような運転者不足の解消のために、二種免許の取得年齢というのが今ございます。下に書いてございますが、こういうところの取得拡大について、いろいろな対策がとれるのではないかと。年齢の引き下げだけではないというつもりで書いております。

警察庁さんに来ていただいておりますけれど、どういようなやり方がいいのかという点、もちろん事故の発生状況とかそういう安全対策をきちっと分析もした上でのいろいろな御議論でございますが、そういうような課題があるということでございます。

説明は以上でございます。

○委員長 どうもありがとうございました。

それでは、3番目の論点「労働・運転者の問題」、まずはここについて。

○貞包委員 25ページの〈論点〉①で書いていますけども、当社も介護タクシーをしていますが、最近ではここに書いてありますように、ほとんどの業務が予約で埋められていると。会社が仕事を決めまして、個々の従業員の努力ではないということで、当社を含めて結構今、固定賃金という体系をとっております。

もちろん歩合制になりますと、サービスにも直接的に影響が出るということで、そういったことを既にやっております。

ちょっと話が飛びますが、駅待ち等でワンメーターの距離を乗ると非常に態度が悪いとか、そういった問題が先ほどから出ています。これも私がかねてから思っているんですが、この問題はかなりもう昔からずっと問題が出ていまして、これも実は歩合制が大きく影響していると思っています。

例えばですけれども、これも駅待ちに限った場合ですが、その乗務員さんにはお客さんを選ぶ権利がないというか、いわゆる当たり外れがあるわけで、その辺をどうやって評価するかですね。例えば、ある程度回数的なもので給料を案分するとか、何かそういった給与制度、賃金制度を主体にした取り組みをそろそろ考えていかないと、根本的なそういうサービス上の問題が解決されないんじゃないかなと思っています。

業界内部の話ですが、ちょっと意見として申し上げたいと思います。

○委員長 どうぞ。

○委員 私が間違っておれば指摘を願いたいんですけども。未定稿ということであらかじめ第2回の小委員会の議事次第をいただいているんですが、その中で、今日いただいたものとの関係で言うと28ページでしょうか、〈論点〉①、②、③ということで、主として運転者の質の確保・向上にかかわっての内容が提供されているんですが、事前にいただいたものの中では、例えばロンドンタクシーのような厳しい資格要件を導入してはどうかという、私たち労働組合から見ますと、非常に適切な提起がされたのかなと。この問題は大いに議論すべきであると思っていたんですが、今日見ますと抹消されている。いかがなものかという感想を持ちました。

恐らく今後の議論の展開の中で、将来にわたるタクシーサービスのあり方なり、タクシーシステムをどうしていくのかということが議論になってくるだろうと思うんです。

その際に、私の感想ですけれども、恐らく規制緩和をした後に起こっているいろんな弊害や混乱、問題点をどう解決をさせていくのかといった形の中で、もとの規制に戻すべきであるという意見も出るかもしれませんし、そういった道は絶対とれないということもあるでしょう。

じゃあ、どういった形で問題解決を図っていくのかという点について言いますと、私はタクシー運転免許という制度を日本でも導入すべきという考え方を持っております、少なくとも今起こっている問題との絡みで言いますと、すべての問題というのはいろいろ理



屈はあるんだろうと思うんですけども、規制緩和によって車が異常に増えてしまったと。特に、大都市において一極集中という形で、例えば仙台や大阪市域ということで爆発的な増車、またそれにつながる運賃値下げ競争の中で起きている現実の矛盾があるわけですね。それをどう改善されるのかといった点での展望も見出す必要があるわけでありませぬ。

結論的に言いますと、増えてしまったタクシー台数をどう抑制できるのかということもあるでしょうし、将来にわたって一体、タクシー台数を全くコントロールしない形でタクシーの未来像が描けるんだろうかと。世界的に見ましても、台数そのものを規制するという需給調整規制のやり方でいくのか、そういう形はとらないけども、例えばロンドンタクシーみたいに運転者資格を設ける中で、結果としてその運転者の数そのものが、需給を実質的にコントロールする機能を果たす役割を、実は担っているわけですね。

そういった点で言いますと、単に運転者の資質にかかわる問題、安心・安全を確保しなくてはいけない、その点で運転者はどうあるべきかとか、運転者資格はどうあるべきかということに限らない、もっと大きな意味を持っている性格のものでありますから、きのう見たんですけども、せっかく書いてあるものを削除する必要はないし、むしろ削除することについては極めて問題ではないかと思っているわけでありませぬ、これは論点の中にきちっと位置づけていただきたいというふうに考えております。

それからもう1点ですけども、この論点の中でも言えるんですが、つまり賃金が減少するだとか、違反が多いだとか、交通事故が多いとか、現実起こっている結果そのものに対してはそうだと思うんです。それがなぜ起こっているのかということについては、全く触れられていないわけですね。そこが明らかにならない限りにおいては、どういう手法でもってそれを解決させていくのかという議論ができないわけでありませぬから、もっと鮮明に出していただきたいと思うんです。

例えば、歩合給制イコール悪ではないんです。タクシーの中では歩合給制というのは、タクシー運転手も含めて、それは悪というふうに思っていないと思うんですね。

現実的に最賃法に引っかかれば、最賃法との差額分を払わなくてははいけませんし、労基法の27条との関係で言うと保障給の設定がちゃんと書かれていて、それに基づく計算方法が厚労省の平成元年通達の中にもきちっと記載をされていますし、一定の法的規制があった上でのオールバイ制なんですね。

何が一番問題なのかという点で言いますと、いわゆる累進歩合制と言われる刺激性の高い賃金制度であったり、もう1点言いますとリース制という、私に言わせると小作人制度

を真似たようなものだというんだけど、そういう本来あるべきではない賃金システムが歩合給という、トータルで異質な形で入り込んできているという問題があるわけですから、一緒にしないで、ちゃんと区別をして改善策を図ることが必要ではないのかなといったことを感じております。

そういったことを含めまして、前段申し上げた内容については、論点として残していただきたいと思います。

○委員長 事務局、御答弁ありますか。

○旅客課長 今の点、まず議論の進め方として、なるべく人数も多いですから、事前に未定稿の段階でできたときにお送りさせていただきます。それで多々、間違い、ミスもあります。あるいは関係のところで、今後の進め方の議論の中でどういうふうにしようかというところで、最終的な本日の資料にしております。

ですから未定稿という段階ですので、今後もそういうことは一応考え方としてはあり得るということ、まず御理解をいただきたいと思います。

2点目、今の点について、今後の進め方の議論の中で、次回、輸送の安全という大事な点で、今ちょっとお話もありました事業形態の変化でリース制とおっしゃいましたけど、そういう点の議論などと、あと、タクシー運転者の質の確保向上というところをできれば次の次に、全体やろうとしておりますから、そういうことの中できっちり議論していこうという考え方でございますので、論点として落としているということではありませんので、そこは御理解いただければと思います。次回以降、議論を進めたいと思っております。

○委員 資料の関係については、事前配付の場合は変更があるということで記載しておけば特に。要するに、全体をまだ通してない場合があるわけですね。ですからそれは、変更になる場合もありますということを断っておけば、特段問題ないと思います。

歩合制の話もありましたけども、私の考えは、それはやっぱりA型が一番いいんだろうと思っています。不安定賃金の要素、あるいは自分が働けなくなったときの状況、いろんなことがありますので、一定の一律のA型の賃金が保障されるという上に立っての話だと思っています。

1つ確認したいんですけども、23ページの下の方の「実際に」というところからの4行、こういう理解になっちゃうんですよ。規制緩和によって賃金が低下し、ひどいところでは最賃を割るような状況になっていると。こういうことなんですよ、ここで言っているのは。国土交通省として、外からのいろんな圧力があつたでしょう、規制緩和を進めたわけです

よ。しかし、こういった問題が具体的に発生していますということを自ら認めることになるわけですよ、これ。ちょっと心配になってきちゃったんだけど。これ、そういうことなんですよ。

その結果、長時間労働にもなっているし、事故にも結びついていますよという前提を落とすとそうなっちゃうわけですよ。だとすれば国土交通省は、何らかの改善策を示しますと。こういう責任になっちゃうんですよ。へそ曲がりが見えとですよ。感想ですけども、そういうふうに思いました。

以上です。

○委員 今、先生のおっしゃった国土交通省の規制緩和のそれを、私はすごく現時点で正直にそれを通してくれたって、すごくそれを理解してくれているんだなという、そういう評価すら思っておりました。

それから私の話、1つお願いしたいのは、28 ページの③にありますタクシーセンター制度の問題であります。実は今、大阪、東京のみであります。現在地方都市もいろいろタクシー乗務員の質の向上、そして仙台の場合は特に異常な台数増加してありまして、そういう問題等をおかんがみまして、センターそのものは1台3万8000円、大阪は3万円。こういう金額はとて、地方都市では償還能力がございません。

そんな規模じゃありませんで、それに準ずるとらえ方で、我々としましても法は法として、我々にできる問題として登録センターを目標としまして、全乗務員5000何百名であります。今月から地理試験の実施を始めました。今のところ10社ほど既に終わりましたが、95%以上の受験率でありまして、乗務員もかなり勉強しまして、80点合格でもって6割から7割ぐらいの合格のようであります。

それはそうとしまして、そういう乗務員の質、地理いろいろな問題等で厳格な基準を設けまして、その人数でもって総量台数といいますか適正台数という問題も解決できるんじゃないか。そういうとらえ方で、今回の地理試験は登録制。いわゆるセンターの登録制度を念頭に置いて実施をしたわけであります。

ただ、さっきの数値、旅客課長さんからもお話がありましたが、東京でそれでもってセンターで取り消しになったのは9件、大阪は14件。これは私は全然論外の数字だなどらえております。

と言いますのは、こういうセンター、そういう問題で、そういう不良乗務員を業界から排除・抹殺する状況というとらえ方をした場合、もっとも限りない数字になるはずで

あります。我々小さい地方都市であっても、チケット改ざん、いろいろな問題等をした場合、相当の人数をそういう排除をしなければいけない。そういうとらえ方で今スタートを切ったわけであります。

そんなあれで、これは協会員、非協会員という垣根はありますから、運輸当局のバックアップは絶対的に必要であります。そういうあれで地方都市もセンターに準ずる、我々も今スタートを切りましたので、バックアップし、ぜひ実現をお願いしたいと思います。

以上です。

○委員 タクシー業界の厳しい現実というのはいろいろお聞きしまして、ある意味じゃ同じ業界という感じもしますので、非常に身につまされた思いであります。

そこでやはり観光という観点で、少し前向きにとらえてはどうかという気がいたします。今、旅行者が一番大きいトレンドは、個人旅行化なんですね。したがって、旅行者も何らかの形で交通手段をとるんですが、このタクシー利用というのは間違いなく多いと思うんですね。ですからそういう観点で、需要拡大をさらに進めていくということだろうと思います。

そこで例えば、修学旅行なんかも昔はバスですけど、今は個人でタクシーで京都で相乗りしてやるという時代ですから、ますますそういうことに対して、私たちも旅行業の場合は、なるべく各地域のタクシー情報をきちっと提案していくと。

先ほど八田さんおっしゃったように、本当に 5000 円なのか、8000 円なのかわかりませんが、そういうサービス内容と、それから料金との関係を事前にお客さんにしっかり情報提供していくということが、まず必要だと思います。

それから、いろんな商品企画をタクシー業界の皆さんと旅行業界で関連して、お互い研究していくことも必要だと思いますね。

それから、空港へ行くときは荷物が大変ですから、空港までの相乗りで幾らと、これにも載っていますけど、これはもっともっとポピュラーにしてもいいんじゃないかと。これはニーズは間違いなくありますから、そうすれば私たち、例えば旅行業界でどンドンどん情報提供していくということだろうと思います。

それともう1つの観点は、ビジット・ジャパン・キャンペーンです。私、これ今「VJC」というのをつけていまけど、「ようこうジャパン」という。今、ホテルだとか、あるいは飛行機のスチュワーデスとか、みんなつけていますが、ぜひ、観光地の運転手の皆さんもこれをつけていただきたいと思うんですね。

これは国策として1000万人にしようということでありまして、この需要は間違いなく出てくると思うんです。外国の旅行者にとって、交通手段の一番信頼できるのはタクシーなんです。先ほどロンドンタクシーもありましたけれども、ロンドンはまあいいと。しかし、アメリカは一部になると難しいとか、非常に不安定なところもありますけど、日本のタクシーは世界水準でいって非常に安全だし、清潔だし、それから正確だしね。そういった意味で僕はやっぱり、ロンドンタクシー並みのブランド力があるだろうと思うんです。ですからそういうことを、ビジット・ジャパン・キャンペーンでも少し、我々としてもPRしていきたいと思います。

したがって、先ほど来教育の話もありますけど、観光地の第一印象というのは人の印象でありまして、それはほとんどタクシーなんです。初めに着いてタクシーに乗ったときの印象です。したがって、タクシーの運転手さんのすべての印象が、その土地の観光地の印象を支配すると言っても過言ではないぐらいなので、ぜひさらに教育をしてもらう、地理はもちろんやってもらう、応対もよくしてもらうと。そういうギルドを上げることによって、むしろタクシーの運転手の価値が上がってくると。これが一つのブランド化していくということだろうと思うんです。そういった前向きな形で、私は取り上げていただきたいと思います。

いずれどんどん増えてきますと、一番理想は、例えばイングリッシュ・スピーキング・ドライバーとか、あるいはコウリャン・スピーキング・ドライバーとなります。これは難しいですから、無線で他言語の通訳サービスをするということも含めて。一部京都なんかでやっているようですけど、そういったものをシステムとしてどんとつくっていくということから、私は一言言えば、需要拡大のためにツーリズムの観点から、もっともっと業界同士で検討してもいいんじゃないかと。

ぜひこの機会にツーリズム産業団体連合会にも、皆さんぜひ加盟をしていただきたいということもPRをしておきます。

それと全く思いつきですけど、デパートの共通券がありますね。ああいうふうに、例えばタクシーの全国共通券とか、あるいはタクシーギフト券とかそんなものを含めて、あらゆるマーチャндаイズが必要だということを申し上げておきたいと思います。

○委員長 どうぞ。

○委員 今日は課題の整理ということですので、ちょっと本題から外れるか、あるいは重なっていると思うんですが、タクシーの基本について御提案申し上げたいと思います。

それは、ビジネスモデルを少しでも変えていかないといかんだろうという観点から、この会は新しくタクシーサービスの将来ビジョンを考えるということですので、申し上げたいのは1点です。

タクシーの公共交通機関としての位置づけと役割ですね。これが僕はやはり明確になってないんじゃないかと。ここで明確にしておかないと、今後進まないんじゃないかという点であります。

タクシーは皆さん御存じのように、バスだとか鉄道の大量輸送機関の補完的な役割と。そして個別的な公共輸送手段という定義をされているわけですが、ここで私は4点ほどあります。これは提案といいますか、明らかにするというよりも検討、見直しをしていただきたいという点であります。

1つは、公共交通機関なら、なぜ公共料金と同じか、あるいはそれに準ずるようになってないかということですね。これはもしですが、なっていないだっとなっていないことをはっきりさせるべきですね。それが、今後の何かやるときの価格決定に、僕は一番重要じゃないかと思っています。これが1点です。

2点目が、バスや鉄道といいますのは動くスケジュールと路線を持っています。タクシーは何があるかといったら何もありません。機能として公共交通の手段ですから、せめて動くスケジュールが必要じゃないかと。

もっと具体的に申しますと、タクシーは何時から何時まで何台走っているかと。これがみんなに知れ渡っていないといかんだろうと思います。今までのように、自分の働きたいときに働くだとか、それでは本当に公共としての役割を果たしているかどうかという点で、タクシーについても24時間じゃなくて、何時から何時までは何台動いていると。だから安心して下さいというのが必要じゃないかと。

そして、そこで初めてバスと鉄道とタクシーの総合的な交通仕組みができ上がるんじゃないかと。タクシーがどこが補完するかということですね。

そうすれば、先ほどからいろいろ問題が生じています安全の問題というものが解消できるんじゃないかという思いをしています。

3点目が、非常にこれ、公共性が強いものですからインフラですね。僕らは地方にいるわけですが、例えばJRさんの駅前だとか、あるいは私鉄の前の乗り場は全部企業が金を出しているわけですね。だから、行政の力、あるいは市の力をかりて、市民のためのタクシーですから、本当に市民のための乗り場といいますか、あるいは駅前だとか病院施

設というものにもっと働きかけて、乗り場、あるいは場合によってはバスは専用レーンを走っていますけど、タクシーもそれを利用できるようにするだとか、こういうインフラも働きかけていく必要があるんじゃないかと思っています。これが3点目です。

4点目が、バスや鉄道は1人料金になっています。私もこれ、メーカーから聞きましたからちょっと不思議に思っていますが、「なぜ、タクシーは1人料金じゃないといけないんですか」と。これは先ほどの統計で見ますと、輸送人員からいくと1.3から1.4ぐらいになっていますね、お客さんが減る中で。それで1人料金にして、2人目の人は0.9だとか0.8だとか、市民が全部平等に負担すると。そういう点からいって、もう少しそういう市民に利用しやすい仕組みに変えていった方がいいんじゃないかと。

例えば今630円でしたら、それをもう少しリーズナブルにして、トータル的に収入が増えるようなことを考えてはどうだろうかということで、4点です。公共料金ということと、動くスケジュールで総合的な仕組みをつくるということと、乗り場等のインフラ、それと1人料金と。

勝手申し上げますが、一応検討していただきたいなと思います。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 私も物流トラックとバスとタクシーとやらさせてもろうておりますけれども、同じような道路運送でそれなりの新しい法律が施行されて、物流なりバスってやつは間違いなく経済規制緩和化されて、社会的な規制が強化された中で、それなりにコストと安全とサービスがバランスよく進んでいるんですね。

ところがこのタクシーは今ね、今日改めてまた、1月から第3回目からそれなりの整理された中で、本格的なこの委員会の命題に、我々は突き進んでまいるのでしょうけれども、公的輸送機関の中でコストと、いずれにしても経済規制が緩和されて需要喚起されて、我々は生産性があまねく向上されて、その原資でもって社会的な規制の強化でやると。

利用者利便の向上と安全確保は、要するにそういう増大化された収益の中からあて込んでいくのやという話であらなかつたらいかんわけですが、これを見ておきますと、いわゆるコストという話が出てきませんねや。サービスの向上、利用者利便の向上、いろんなサービス商品つくりましょうと、需要喚起しましょうと。あるいは安全確保についても、さらにさらにもっと厳格にやらなあきまへんと。ハードもソフトも。だから、対応するコストが出ませんねや。

最大の問題は、トラックでもバスでもそうやけど、タクシーはなかんずく労働集約産業

ですねや。御在席の方で、お知り置きがまだ持たない方もおいでになるかもしれませんが、本当に労働集約産業中の労働集約産業で、トラックやバスは労働人件費が総コストの中で35%しかないんですよ。ところが、タクシーは70%超えますねん。超さなあきませんのや。まだ少ないぐらいですねや。

そういう労働集約産業の中で、あと運行三費、修繕費いろいろ入れますと20%いきます、せいぜい。労働人件費で70は最低は使わなあきまへんのや。燃料、油脂、タイヤ、チューブ、修繕、事故、その他もろもろ、営業直接費用で20%要りますねん。それで90ですよ。残り、一般の無線の使うておりますから、オペレーターのそういう方たちの人件費やとか、無線の機器の償却とか、そんなものに約10%いっちゃうんですよ。

だからいずれにしても、そういう中でやっておるわけですからね。だからあと安全確保をするために、利用者利便を向上するために、どういう商品をつくる、どういうふうな物理的な作業をすることについてのコストをどこから捻出するかということについては、新しいサービスをどんどんどんどん巻き起こしてやれば需要が喚起されて、どんどんとそれは収益が増大しますやないかという話にはなりにくいんですよ、タクシーは実は。これは言い出したら切りないけれども、特に大阪はそうですわ。

先ほどのデータをごらんになっていただくように、何ぼそれなりに車を増やしまして、何ぼいろんな運賃のものを街に売り出しても、結局は需要喚起になってない。パイが増えてない、お客さんが増えてないんですな。それで大変な目に遭うとる現場のドライバーの方たちの生活賃金はまさに、私も今日、街の声を聞いたのを持っていますけれども、手取りで17~18万なんですよ、手取りで。所定の税金だけ引かれましてね、手取りで月々。

そんな中で、これ一生懸命やっただいておると。この本当の現実をね、これコストですわ、労働コスト。この辺のところから、もう一遍一からね。

どこかのところで労働組合さんの資料も今度お出しただいて、国交省さんのやつやとか、我々経営者の分も出して、そこらあたりもう一遍やらなね、第3回目に当たって。

だから、コストちゅうのがどこにも出てきませんねん、これ。もちろん利潤も入ってきませんねや。何かこれ、どこかのところでね。やっぱりこれは事業ですから、経営ですから、労働ですから、そこのところでそういうものがないちゅうことが、どっかのところで現実問題、外れていきませんかと。

ややっこしい言い方してすんませんな。以上ですわ。

○委員 資料と皆さん方の御意見を賜っておって、私も民間企業の一員として感じますの



は、やはり需要をどう拡大するのか、拡大できるのか、できないのか。恐らく知恵を出したら、もっともっと僕は拡大できるんだろうと思うんですね。

そういう中で、ビジネスモデルという話がありますけども、これからは供給サイドよりも需要者サイドに立って、ビジネスモデルをどうつくっていくのかということが、労使、地域とか、それから行政サイドとの協力関係の中で考えていかなきゃいけないだろうと。そういう場合に身近な問題として感じますのは、タクシーというのはローカル性の非常に高い性格を持っているという感じがいたします。

そういう中で今、私、杉並に住んでおるんですけども、杉並の中にどういうタクシー会社があるんだろうかということ知りません。電話帳を調べたらわかるんですけども、できたらタクシー会社一覧表でもつくっていただいて、そういうのを各家庭に配布しておいていただくと。

それから、介護タクシーとか福祉タクシーとかいろいろ書いてありますけれども、どのタクシー会社がどういう資格を持っておるのか、どういうサービスができるかという、会社別のサービス内容がわからないんです。つまり、タクシー会社とサービス内容がわかりませんから、やっぱり従来と同じように流し運転でお願いするか、電話でお願いするかという関係になるわけです。

一言で言うと、全体としてPRが、需要を支えるのに届いていないと。皆さん方がやっておられる御努力の内容が、需要者サイドに届いていないということもあります。じゃあ、これは新しい需要をどうつくり上げるかというサービス内容もそうだろうと思うんですね。これが第1点です。

第2点は、今お話がありました労使関係の問題も含めた運転手の関係の問題なんですね。これについて私は自動車産業、どういうふうな関係かわかりませんが、ちょっとお伺いしたいのは、自動車会社と運転手の雇用形態がどうなっているんだろうと。それから最低賃金制とか超過労働時間の問題であるとか、あるいは社会保険の加入率の問題を考えますと、一般の民間企業で言うと正規社員と非正規社員に分けるわけですね。

あるいはこの中でも、保険のところから見ると常勤と定時制乗務員に分かれておりますので、独特の言葉の使い方だと思うんですけども、そういったような労使が一体になって需要を創造する場合にも、運転手が会社に対する愛社心がないといかんわけですから、接客業の典型だと僕は思いますので。そういう中において、質を高めるというのも大事なことです。自動車会社と運転者の雇用形態がどうなっているんだろうということ、ちょっと

私わかりませんので、その点教えてもらったらありがたいということでもあります。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 27 ページの下の①、②、③を中心になんですけれども、今までのずっと事業者さんのお話を聞いていますと、非常に狭視野だと思うんですね。自分たちの業界だけについて言っていると思うようなことが多々あるんです。

といいますのは私、25 年前に消費生活相談員になったとき、クリーニング業界とかかわりを持ちまして、クリーニング賠償基準をつくるお手伝いをしたことがあるんですね。それは、Yシャツの洗濯代が1枚 100 円ぐらいのときの話なんですけれども、クリーニングで事故が起きてYシャツを弁償しなくちゃならなくなったらば、その日の稼ぎが全部ふいになるほど、Yシャツがまだ高かったときなんですね。

そのときどういうことをしたかという、クリーニング業界全体は1兆円にも満たなかった全体産業のときなのに、全員がそれこそ一致協力して消費者、つまりお客様に対してきちんとした公平性のある賠償をしなかったらば納得してもらえないということで、一生懸命になって賠償基準をつくったんですね。

そのとき、「おれんところはそんなことはやらないよ。ちゃんとした技術を持ってんだから、事故なんか起こさないんだから、組合なんか入らない」という職人も随分いました。時間がないから省略しますけれども、そういう職人も、現在ではその賠償基準にのっとって仕事をしているんですね。

それは、そうしなければ生きていけなくなっただからやっているんですね。ダンピング、ダンピングで、Yシャツの値段は1枚 250 円とか……、ピンタックがあるとか特殊なYシャツは別ですけど、今、大抵皆さんがと言ったら失礼に当たるかもしれないけど、大体 150 円、180 円のクリーニング料、高いところでも 250 円程度で、1枚 4000 円とか 5000 円の賠償をしなくちゃならなかったら、本当に大変なことだと思うんですね。

そういう中で、新しい繊維ができる、異素材との混合のスタイルのものができてる中で、すごい勉強をしたんですね。もちろん、しない例外もありますけれども、業界として全体の取り組みは評価すべきものが、私はあったような気がするんですね。

ここで、やっぱりこれから議論して、タクシーの将来ビジョンを研究するんだったらば、歩合のこと、それから収入が減ったらば事故が起こりやすいとか、そんな次元の話じゃなくて、委員が4つだかのことを挙げているのも、ひとつ検討すべきことだと思いますし、どうしたらお客さんに対して使ってもらえるか、お客さんが使うようになるか、そういう

納得いく使い方をここで研究しなかったら、だんだんだんだん衰退しちゃう業界になるような気がするので、3回以降はもう少し対お客さんを意識した、消費者を意識した議論をしましょうというのが提案なんですけど。

○委員長 ありがとうございます。

実は課題の3つ目のところを議論しているんですけど、ほとんど議論は全体に及んでいて、まさに今、委員おっしゃったように、業界がこれからどうしていくのかということをも具体的に、網羅的に議論する必要があると思いますので、おっしゃるような意見、非常によくわかりますので、また次回に向けて、ちょっと事務局とも検討させていただきますけれども。

それでは議事の次第で言うと、全体をもう一度議論ということですので、もう既に入っておりますけれども、全体について何か御意見ありますか。

○委員 いろいろ前回の会議、また今回の会議で規制緩和後のいろんな問題点が出てきた面も多々あるわけですが、私どものタクシー業界も、規制緩和後3年半の状況について検証し、こういう点を見直ししてもらわなきゃならないんじゃないかという問題点が出てきたところでございます。

それを既に国交省の方には提出してございますが、今日お配りしてあります参考資料4-4というところ、ちょっと後ろの方に出ておりますが、参照いただきたいと思っております。

要は私ども事業者として、安全の確保、質の確保、そして利用者サービスの向上というようなことを考えるに当たって、この規制緩和後の状況を見ますと、非常に懸念しているところでございます。

利用者からタクシーを愛されて利用していただくには、こういう点について直していただかなきゃならないんじゃないかという視点で取りまとめた内容でございますので、資料に基づいて簡単に御説明させていただきたいと思っております。

この要望書につきましては、全国団体の全国乗用自動車連合会の中にあります経営委員会とか規制緩和対応特別委員会でもいろいろ議論いたしまして、10月27日に行われました事業者大会、これは全国各地から集まっていただく大会でございますが、この大会に付議いたしまして、満場一致で決議された内容でございます。

簡単に申し上げますと、規制緩和後、もう既に3年半以上が経過いたしました。この間、輸送の需要の低迷が続く中、車両数は全国で1万5000台以上増加し、各地域で供給過剰状況が進展し、日車營收が減少しておるところでございます。

また、運賃については下限割れ運賃、遠距離割引、深夜割り増しの割引率の引き下げ、大口割引の導入など多様化が進んでおりますが、一方、これが増収につながらない反面、同一営業区域で、大阪あたりでは40種類の運賃が出ているということもございますが、類が多く出てわかりにくい運賃となっていると。これは結果的に、利用者の混乱と不信を招くとともに、コストを無視した際限ない運賃の値下げ合戦が危惧されているところでございます。

この結果、タクシー運転者の収入は低下し、一部地域では最低賃金を下回る状況となっており、優秀な運転者の確保が困難になるとともに、また、長時間労働や過労運転による健康破壊、さらには極端な低収入による生活破壊をもたらすおそれが生じてきております。

改正道路運送法によると、運行管理者資格制度の導入などの社会的規制の強化にもかかわらず、タクシーの交通事故が増加しておりますが、特に夜間、深夜の過労運転がその要因と思われる事例も全国的に出ておるところでございます。

また、タクシー乗り場付近、駅前、繁華街における過剰なタクシー車両による渋滞や、客待ち車両による違法駐停車は道路交通を阻害するとともに、利用者、地域住民の方々に迷惑を及ぼす、現在社会問題となってきました。

このような状況が続くと、タクシー事業全体に対する社会の信頼が低下するとともに、乗車拒否、不適切な対応などのサービス低下、交通事故のさらなる増加をもたらし、利用者が安全にかつ安心してタクシーを利用することが困難となります。

めくっていただきまして、数多くのタクシー車両が空車で走行することを余儀なくされていることについては、地球環境保護の観点からも、決して好ましいものではございません。

さらに、NPO等によるボランティア福祉有償運送制度を全国的に展開していますが、依然として2000を超える団体が許可を受けずに違法な輸送を行って、タクシーによる高齢者、障害者の輸送を脅かしております。また、これらの団体がセダン型車両による輸送は、タクシー類似行為と区別ができない状況となってきました。

以上のように、改正道路運送法施行後、数多くの問題が生じております。早急な改正が必要となっております。つきましては、法改正も視野に入れられ、改正道路運送法制定時の衆参両院の附帯決議を尊重の上、下記の具体的項目について措置されるよう要望いたします。

中身についてはちょっと差し控えさせていただいて、要望項目だけ申し上げたいと思

ます。

1. 新規参入事業者に対する実地調査、事故調査の実施。これは全国的に非常に新規参入が多くなっているわけですが、東京あたりでもこの3年で60社近く新規が増えています。ほとんどこれ、現在は書面審査ということになっております。中には車庫がなく、どういう状況になっているのかということで、いろいろと問題を起こしておりますので、きちんと実地調査をしてもらいたいと。

なお、許可した以上は監査を必ずして、事業計画どおり事業が行われているのか調査してもらいたいという意味合いでございます。

次にめくっていただきまして、2. 増車事業者に対する監査の厳格化でございます。

3につきましては、緊急調整地域の指定基準の見直し。

4につきましては、適正かつ明解な運賃料金の確保。特にこの中で、下限割れ運賃と申しますか、現在上下10%の運賃の格差があるんですが、それ以下については個別審査ということになっておりますが、非常にこれが多くなって、非常に業界としても困っているということでございます。

それから、運賃の割引及び割増率の引き下げの問題について。

次に③、運賃改定手続開始要件の緩和ということでございます。

5として、自家用自動車有償運送事業への厳格な対応。

次に6といたしまして、個人タクシーの厳格な資格要件の堅持。

7として、リース制賃金への監査及び厳重な対応。

8として、最低保有車両数基準の堅持。

9として、地方の実態に合わせた行政の推進ということで、9項目、要望内容ということで整理させていただいたところでございます。

いずれにいたしましても冒頭申し上げましたように、私ども事業者として安全の確保、質の確保、利用者利便の向上という観点から、この9項目について御議論いただいて、適切な措置をお願いしたいということでございます。

時間ありませんのでこれで終わりたいと思います。以上です。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 私からはちょっと2～3、この審議会の中の小委員会ができたという意味を、これから申し上げたいと思います。

先ほど委員から、全国乗用自動車連合会の要望書の内容につきましてお話がございまし

たけれども、そういうものが出てきたところがどうしてかといいますと、規制緩和のひずみだと思うんです、私は。

この間の衆議院選挙で自民党与党が大勝いたしましたして、小泉さんはますます元気に、さらに構造改革を進めると。自分の後も構造改革を進める方にやってもらいたいと言っているらしいです。

しかし、小泉さんの言っているらしい構造改革の推進というものと、そういう中で、先ほど委員も言われたような、規制緩和の見直し、検証というものは、私は別の問題だろうと思うんですね。

はっきり言えば、規制緩和のひずみというものが出てきたものについて、今ここで検証、見直しをしないと、小泉さんの言っている構造改革自体も、先行きますます大きな問題を露呈してくるんじゃないかと。

そういう意味合いにおいて私どもは、まず行政責任のお立場で、国土交通省にひとつこのところの見直し、検証というもの、ひずみの是正ということを十分頭に置いて、この委員会の設置の意味も含めてお考えいただきたいと考えております。

その中で、先ほど来委員の皆さん方がいろいろな面でおっしゃいましたけれども、例えば利用者のためにと、また利用者に視点を置いてということ。私ども、今まで運賃制度にしても何にしても、利用者のことを考えないでやったことは一つもございません。

例えば運賃そのものにしても、物価安定政策会議というような多くの委員の中で、私どもがその運賃の内容、申請の内容について説明等をいたしまして、いろいろ御議論をいただきました。さらに、消費者団体、あるいは先ほど申し上げたアドバイザー会議で、できる限り利用者の皆さん方の声を聞いて、それをいろんな面で私どもは反映してきたと思っております。

そういう中で委員のおっしゃったことは、私どもの基本的な考え方とマッチしております。今後ともよろしく、そういう面も御理解をいただきたいと思うんです。

それから、先ほどちょっとお話が出ました仙台の逆特区申請のときにできました審議会。この中でこれを御記憶いただきたいんですが、仙台のサンモール商店会を初め商店会の代表が、「とにかく車が多くて、空車が多くて、店の前に並ばれて商売できないよ」という声を率直に発表されておられます。これは利用者と同時に、いわゆる地元の声ですよ、はっきり言って生の声。

こういうものを、一応報告書でまとめて国土交通省にお出ししておりますけれども、そ

の中で例えば、水があふれたら蛇口を閉めるよというような、それもちょっとそういったような表現もございますけれども、もう少しはっきりそのところは国土交通省として、考え方を披瀝されるべきではないかと考えております。

それからもう1つ申し上げますけども、とにかく都市構造、あるいはインフラ整備がやはり必要なんじゃないでしょうか。例として申し上げますと、八重洲口。八重洲口のあの限られた駅前のスペースの中にバスが入り、トラック、大丸の集配とかそういうものも含み自家用車が入り、レンタカーが入り、タクシーが入りと。それで空車の車があつた道にずらっと並ぶという実態ですね。あれをもう少し何とかしていただきたいということを、実は前国土交通大臣のときに申し上げまして、いわゆるインフラ整備というものをお願いしたわけです。

これは大臣の方針の中にも入れてくださいましたけれども、その後、あまりそういうような方向に進んでいないという。これは私どもとしては今後、この委員会でもそういったようなものもひとつ検討していただきたいし、それを委員会の一つの報告の中にも入れていただきたいなと思っております。

まだ申し上げたいことがございますけども、先に来年の6月までございますから、その間にまたいろいろとその都度申し上げたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。

○委員長 ありがとうございます。

○委員 全般的な話になってしまっているんですけども、先ほどの「労働・運転者の問題」のところで30ページに、「慢性的な運転者不足の解消を図るため」という表現があります。これは事業者の皆さんと私たち労働側とは角度が全然違うと思うんですね。

運転者不足といったときに、本当に客に対応し切れない。本当にお客さんのニーズがあるのに、需要があるのに運転者が足りないという意味の運転者不足というんだったら理解できますけども、現在の運転者不足というのは規制緩和後、利用者が減っているのに勝手に車を増やして、それに対して運転者が足りないという意味ですから、ここで「運転者不足」と使われるということについて、非常に問題があるんじゃないかと思っています。

良質な運転者の確保ということについては非常に大事なテーマだと思いますけども、増やして、利用者もいないところに保存している車両に対して、運転者が足りないという意味で使われているのであれば、これは非常に問題があるんじゃないかということです。

それともう1点は、賃金の問題。これは言い始めると2～3時間かかりますから言いま

せんけども、先ほど委員から、歩合制は必ずしも悪じゃないという発言がありましたが、これは労働側としてそういう認識に全部まとまっていると思われるとちょっと問題がありますので、誤解を解いておきたいと思います。

23 ページに、B型完全歩合が 24%、AB型が 41%という数字が出ていますが、私たちの本当の職場の実態からすれば、ほとんど完全な出来高。固定給は体系上あっても、歩合で産出した額を賃金体系上、固定給部分とか何とかに張りつけているという賃金もかなり見られますから、そういうのも含めると 8～9 割は完全な出来高制のもとで、配タク労働者は働いているというふうに言わざるを得ないと思っています。

これは規制緩和前、バブルの崩壊前あたりまでは、固定給中心のA型賃金で働いている労働者は 8 割から 9 割ぐらい存在をしたと思っています。しかし、バブル崩壊以降と、それから規制緩和がやむなしという時点が見えた段階で、A型賃金の固定給中心が全部崩されてしまって、今完全な出来高制になってしまっているという実態があるわけですから、そのところの推移というか、なぜそういう出来高、歩合給が事業者側から追求されて、規制緩和対応ということで完全な出来高賃金になってきたかということを見ないと、安全の確保の問題からも、見落としが出てくるんじゃないかと思っています。

安全面から望ましいのは、固定給中心の賃金体系だと私たちは考えていますので、歩合制が望ましいとか、あるいは悪ではないというのはちょっと言い過ぎじゃないかと。今日、需要が低下していても、一方的に増車がどんどんどんどん進んでいくという背景に、その賃金の構造があるということですから、そんなに軽視できる問題じゃないということだけは申し上げておきたいと思います。

○委員長 ちょっと議論が尽きないんですが、時間があれで……。では、一言だけ。

○委員 1つだけ質問をしたいんですが、この委員会である程度話し合われたものというのは、道路運送法が少し変わったりなんかするぐらいの効力のある委員会なんでしょうか。

○旅客課長 答えします。

これは国土交通省設置法に基づく審議会の小委員会でございます。ということで、最も高い見識を持った委員の皆様方に参画していただく委員会でございますから、今おっしゃった内容もちろん当然。

○委員 となると、基本的にこのタクシー業界というのは、道路運送法と道路交通法と労働基準法の3つで成り立っているところで、新しいサービスをするということに関しても、僕の方からも資料4-3というので、今の法律があるからこれができないというようなも



のも一応出させてはいただいているんですけど、こういうものもひっくるめて、細かく検討をしていく別の何かがあった方がいいような気がするんですね。ということ、ぜひお願いしたいなど。

賃金だとかそういういろいろな問題もあるし、タクシー免許ということも非常に大切なことなので、要はタクシーも高齢化がどんどん進んでいって、規制緩和だろうとなかろうと、これから新しい労働力が入ってこなければ絶対にやっていけない仕事なので、その人たちが入ってこれるような企業努力をできるような法律改正をしてもらいたいというのが一番の部分なので、個々の企業がもうかっているとか、もうかっていないという部分は、それは企業経営だとか企業努力の部分に準ずるものだと思いますので、その根幹がきちっとできるような提案をしていきたいなど今、思っていますので、ぜひその辺のところをしていかないと、規制緩和が始まる前に業界と労働界と国交省がずっと戦っていたというのが、規制緩和の後も同じような形でなっているんじゃないくて、要は、経済規制と需給規制だけが先に外れてしまったのでこういうふうになってしまったので、その辺のところをもう一度整理をしてやっていかないと、あと何回やっても同じような議論で終わっちゃうような感じがするので、ぜひ、その辺はよろしくお願いします。

#### 今後の進め方

○委員長 ありがとうございます。今、建設的な御意見をいただきました。これは進め方にも関係する議論で、資料2の方でちょっとあれですね、進め方等を簡単にお問い合わせいたします。

○旅客課長 では資料2で、簡単に進め方を。

今、委員からありました、あるいは今日の議論でも相当出ております給与体系の部分とか、非常に大事な面がございます。それでそういう大きな視点の部分、もちろん根幹でありますから、この委員会でいろいろ議論をするということでもあります。

ただ、今後の進め方として、前回非常に薄っぺらな今後の進め方だったものですから、一応少しいメージが出るようにしました。

次回は、できれば今の安全と利用者利便の確保が、道路運送法上の基本的な考え方のところ、これはどちらか切って話すようなものじゃないので、一緒に入れております。その中でいろいろ私どもも進めようとしている、今後、安全マネジメントとか、本日も出

ています。監査の見直し、あるいは次に書いてありますのは、事業形態がいろいろ仕組みが変わってきています。ただ、安全確保が大丈夫だろうか。さっきちょっと議論でも出ていましたリース制という議論もありました。こんなような議論なんかを進めていきたい。

あるいは、ビジネスモデルの点は先ほどからも各委員からいただいております新規マーケットの開拓だとかいうところの考え方で、それに合わせてそういうのを導入しようとするときに既存の事業の方々からすると、多様なサービスを導入しようとしたけど、こういうところが何か認められないんだというところでやりにくさがあるならば、そういうところについての変更、あるいは運賃の考え方、車種区分の話もございましたが、そういうような議論を進めたいと思います。

第4回目は、3回目の積み残しになった部分を引き続きやるとともに、タクシー運転者の質の確保向上という点で、労働の実態、あるいは先ほど御説明しましたタクシーセンターの役割とか、関係行政機関というのは厚生労働省さんとの連携という点で、まさにタクシー運転者に求められる資質というのはどういうものかという点の議論を十分したい。これは4回目が1回では終わりませんから、5回も含めてやる。

5回目では、社会的な要請も大事な部分。これ、政策的な支援とかそういった意味で、まさに行政として、いわゆる政策的な支援が必要な部分。予算だとか税も含め、こういうふうな点も入ります。こういうふうな点での課題を議論したい。

6回、7回で、報告のまとめをどのようにしていくかという進め方で書いております。

委員からございました、ちょっとそういうものを全部できない、一部、より具体的な、個別的な部分をやるという、ワーキング的なおっしゃった点、これは座長と御相談もしながらまた話したいと。

○委員長 ありがとうございます。

進め方ということで御説明いただきましたけれども、今、旅客課長おっしゃったように、ワーキング等については少し検討させていただくということで引き取らせていただきますが、御意見等ございますでしょうか。

よろしければ、またありましたら、事務局に直接メール等で御意見をいただくことも可能ですので、そういう形にさせていただきます。

次回については、事務局の方から1月16日の週ぐらいでいかがでしょうかという御提案ですが、私の都合を言わせていただくと、比較的この週は自由でして、17日、19日、20日、どこでもいいんですが。今日は金曜ですが、例えば金曜の午前中がよろしいというこ

とであれば、20日の午前中というのが一つの候補になりますが、いかがですか。

○委員 1月です。

○委員長 1月です、1月20日です。いかがですか。どうしますか。

〔「時間は10時ですか」の声あり〕

○委員長 はい。今の案は10時ですが、事務局、いかがですか。

○委員 私の方、ちょっと都合が。

○委員長 ああ、御都合が悪い、はい。

○旅客課長 19日でもよろしゅうございますか。

○委員長 私は構わないですが。

○旅客課長 19日の午前中はいかがでしょうか。

○委員長 17日はいかがでしょうか。

○旅客課長 17日の午前中はどうぞございますか。いいですか。

〔「これだけいけば無理だよな」の声あり〕

○委員長 なかなかやっぱり全員がというのは無理ではないかという御意見が。

○旅客課長 全員無理。

○委員長 17日か19日ですね。20日はちょっと御都合悪いんでしょう。

○旅客課長 いや、ちょっと不明な点がありまして。20日の方が皆さん、御日程が合いそうなんですか。そうしたら20日の午前中で。

○委員 ちょっと私、出られないです。

○旅客課長 出られないですか。

○委員長 もう一度言います。17日の午前中、御都合の悪い方、手を挙げていただけますか。

じゃあ、17日にしましょうか。

○旅客課長 それでは、17日の午前中でよろしくお願ひしたいと思います。

○委員長 ありがとうございます。事務局から後ほど正式に、会場等について御案内をお願ひしたいと思います。

司会の不手際でございまして、ちょっとお約束の時間を過ぎてございますが、長時間にわたり熱心に御議論いただきましてありがとうございます。次回は1月17日、午前10時からということで開催させていただきます。

本日はいろいろ御多忙中にもかかわらず御出席をいただきまして、どうもありがとうございます。

ございました。これにて閉会とさせていただきます。

閉 会