

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会  
タクシーサービスの将来ビジョン小委員会（第5回）

2006年4月20日

【旅客課長】 それでは定刻になりましたので、第5回のタクシーサービス将来ビジョン小委員会を開会いたしたいと思います。

これより進行を委員長によりしくお願い申し上げます。

【委員長】 それでは、早朝からお集まりをいただきましてありがとうございます。

早速でございますけれども、議事に入らせていただきます。

議題の2のところですが「運転者の質の確保のための取り組み～前回提起された論点～」ということになってございます。これに入りたいと思います。

資料1ですか、事務局からご説明いただいて審議したいと思います。よろしくお願いいたします。

【旅客課長】 それでは、前回ご議論いただいております運転者の質の確保・向上についての取り組みでございます。資料1に論点の整理という形にしておりますが、その下に参考で前回資料の抜粋という資料をつけてございます。「タクシー運転者の質の確保・向上について」という、棒グラフがカラー版でいろいろついているものがあるかと思えます。これは前回の資料でございますけれども、どういう議論であったかというのを思い出していただく意味も含めて、ざっともう一度ご説明を申し上げます。

タクシー運転者の質の確保・向上の、利用者の意識というところで、前回もご説明いたしました。この利用者のアンケートなどの中で、ちょっと地理に対する不満が多いという傾向が出ているという点でございます。下のタクシーの状況については、運賃、料金などの多様化という点について、よくなっているという評価があったという点をご説明申し上げます。

次の2ページ目が、タクシーの運転者の労働環境でございますが、都市の規模によって違いますけれども、特にタクシードライバーの、運転者の賃金体系は歩合制を主流としておりますから、現在の状況ですと総体的に賃金が減少傾向にあるということで、それを都市別と比較をしております。あと、労働時間の推移をこの2ページで比較をしております。

3ページであります。いわゆるタクシーの運転者の適切な労働環境の確保という点で

ございまして、いろいろ国会でのご議論などもあるところですが、対策を強化していくという点を2月に国交省として発表し、4月1日から実施をしてきております。このポイントは、労働基準監督署との合同監査・監督の実施という点。あと、相互通報関係について、新たに最低賃金法の疑いがあると認められる場合に相互通報する。3番目に社会保険への未加入の関係について、当方から労働局への通報制度を創設しております。あと、新規のタクシー会社に関します法令遵守の指導。これは許可に当たってのいろいろな指導ということとともに、ここには触れておりませんが、新しく入った事業者に対しまして6カ月以内に確実に監査を実施をしていくという点などを実施してきております。また、この状況については、まとまった段階で少しご説明したいと思います。

4ページ目でございますけれども、有効求人倍率との関係を上に整理しているという点が1点目でございます。4ページの(3)のところ、現在行われている質の確保の取り組みの対策。まず全地域では、タクシーのドライバーを選任するときに10日間の指導を行うという点を行っております。あと、下の点で、タクシー事業者は、事故を起こした人、新たに雇い入れる場合、あるいは高齢者に対して、5ページ目に移りますけど、適性診断を受けさせるということでやってきております。

次ですが、5ページの半分から下でございますけれども、タクシー業務適正化特別措置法、いわゆるタクシーの特別法ですが、現在、タクシー運転者の登録を行っております。これは、タクシーの適正化特別措置法で指定された区域においては、登録をしないとタクシーのドライバーとして業務に従事できないという点であります。現在、東京と大阪ということでやってきております。

次の6ページ目、あわせて適正化の事業として、いわゆる業務の適正化対策をタクシーセンターにおいて行っているという点を申し上げました。

その次の点の、真ん中の地理試験。今のタクシーの特別措置法では、この指定地域においては、登録を受けるために地理試験に合格しなければならないとなっております。地理試験を実施しているという点であります。

6ページの一番下に、この法律に基づく指定地域以外においても、これは自主的な取り組みということでございますけど、各県のタクシー協会さんなどが主導して、あるいはまとめて運転者登録、あるいは運転者指導などに取り組んでいただいております。26協会で登録を行っているということでございます。

このような現状の中で、資料1に戻っていただきますが、前回提起された論点と、前回

の議論も加えました論点整理を少しさせていただいております。

まず、タクシーの質の確保、ドライバーの質の確保という点について。現在、東京都と大阪で指定をされてドライバーの登録制度を行ってきておりますが、今後の課題、対策として、例えば政令指定都市についてこの指定対象にするなど、全国的な展開を検討していく必要があるのではないかと考えております。それを行う場合に、ドライバーの登録でございますから、登録をする実施主体、あるいは地理試験を実施する実施主体、あるいはそのやり方について実務的な検討が必要であると考えております。

あと、安全教育という点に加えて、接遇とか地理の知識に関する講習の受講が必要ではないかと考えております。

あと、一番下ですけれども、タクシーのドライバーの地位向上のためにも、これは前回、資料を労組の方々からもいろいろ出していただいた点があります。タクシーの運転者の資格制度の導入の検討もすべきじゃないかと考えております。これはタクシーのドライバーの登録の仕組みという意味で、一定のものを登録するという意味で、一種の資格的な取り扱いではありますが、これについてのご議論の中でも、今までの日本のタクシーの質が世界の中で比べて極めてレベルが高く確保されてきたというのは、法人タクシー制度に負ってやってきたということが大きいだろうから、今後もこの法人主体でいくということの方向性の議論などをした上で運転者資格制度の導入を検討していくべきだと、このようなご意見などをいただいております。

2番目、サービス向上対策ということでございまして、利用者からもいろいろご要望なども強いサービスの向上対策につきましては、従来からいろいろな取り組み、ヘルパー資格を取得をしていくという取り組み、あるいは外国能力のスキル修得、あるいは観光案内、各地で行っています観光のガイドの、各自治体レベルで行っている資格的なもの、これもよくタクシードライバーさんなどが取ってやられているということが新聞報道でなされます。そのようなスキル向上、それが付加価値形成というような場の環境づくりが必要じゃないかという点であります。この点について、スキルの高い運転者について表彰ということも非常に重要なことですが、これだけでなく、報酬、あるいは待遇で優遇するという専門職制度の導入など、このようなインセンティブを具体的に考えていくことが必要ではないかというご意見などもいただいております。

3番目、事後チェック体制の強化ということでもあります。これはタクシーの運転者は人命を預かる、非常に大事な点。ですから、労働環境の悪化は非常に大きな影響があるとい

うことでありますから、この点からの認識で、現行の私どもの労働関係の改善基準告示は運輸規則上守るべきものとされておりますが、労働基準法、最低賃金法、労働・社会保険の納付義務など、こういう輸送の安全確保のために必要となる関係法令の遵守について、国土交通省としての指導監督が可能となるような仕組みなりの法令的な諸手当てなどが必要ではないか、このような認識でございます。

最後、4番目、ドライバーの高齢化対策。先ほども申し上げました、高齢ドライバーは適性診断を受けることになっておりますが、この結果、著しく問題があるような場合は、一定の講習の受講、あるいは乗務割の見直しを行うようにしてはどうかという点で、高齢化対策として大事な点があるかと思えます。

あと、3番目に書いてあります法人タクシーにおいても、そういう一定の年齢などにおける定年制を設けるべきではないかというご議論もございました。

あと、4番目でございますが、これは本日お休みになっておられるようですけれども、田中さんなどからもいただいておりますが、特に地元高校などの新卒を採用することによって、特に高校生などのほうが地理に非常に詳しい、新しい道も知っているということなので、そういう解消になるのではないかという点。あるいは若年者の雇用促進にもつながるということで、二種免許の取得年齢の点を、一定の対策をとった上で引き下げることを検討すべきじゃないかというご議論もいただいております。これについては、安全関係に問題がある、若年者ドライバーの事故率など、そういう点の問題もあると思えますので、そういう点も含めていろいろ議論をすべきだと考えますが、いずれにしても、若年者の雇用促進ということについては、全体として若年者がタクシー運転者に魅力を感じられるようになる職場環境改善ということが必要だという認識を持っておりますが、課題としてこの点も1点挙げられております。

あと、最後の点は、建設業において女性更衣室を完備するとか、作業服をカラフルにするなど、このようなことで重機オペレーターなどに女性の雇用が増加したということがあるという点もご指摘いただいております。このようなことで雇用対策ということを進めていくべきじゃないかという点でございました。

以上が、全体、運転者の質の確保の関係の点を少し整理させていただきました。よろしくお願いいたします。

**【委員長】** ありがとうございます。お聞きのとおり、運転者の質の確保のための取り組みということで、前回までの議論を取りまとめて、今、大きく4つの点についてご説

明いただきました。中には、運転者の資格制度とか、あるいは定年制とか、二種免許の年齢引き下げとか、幾つかの大きなポイントも含まれております。ご意見を賜ればと思いますが、いかがでございましょうか。

【委員】 今、説明がありました、タクシー運転者資格制度の導入にかかわる矢印の部分について意見を申し上げたいと思います。

結論的に申し上げますと、運転者の資格そのものにかかわる問題と、事業形態のあり方については明確に区別をすべきではないかと私は思っております。なぜかと申しますと、例えばヨーロッパを見ましても、ロンドンとかローマは全部個人タクシーでありまして、法人はありません。しかし、あとは全く一緒かという点で言いますと、ロンドンの場合は、タクシー運転免許制度はありますが台数規制そのものはないということや、ローマについては、台数規制もあり運賃規制あるということで、同じ個人だけといっても規制の仕方というのは違う。それぞれの国による事情があって、それが反映されて根づいてきた一つの制度として生き続けているんだらうと思うんです。日本の場合を考えてみた場合に、ご指摘がありましたように、法人主体でもってきちっとしたタクシー輸送を担ってきたということについては評価に値するものでありますし、私も基本的にそれをベースにして、今後のタクシーを担う主役としてやっていただくことが必要ではないかという意見を持っております。

ただし、今の規制緩和の中でいろいろ問題が出てきているわけでありまして。それは、前回かその前だったと思うんですけれども、法人企業と言うからには、当然、社会的な責任があつてしかるべきと。法律を守り、安全輸送をちゃんとやる。労働者の労働条件向上等を含めまして、必要な経営努力をやるし、社会的な要請にもちゃんとこたえていくという存在意義というものがあるんだらうと思うんです。そういうものを投げ捨てて、とにかくもうければいいということで、例えば大阪で問題になっておりますような、ワンコインタクシーの名義貸し、リース制度、そういうことに走ってしまう事業がどんどんどんどんふえてくるということになり、それがちゃんとコントロールできないということになりますと、我々の側から言うと、そういうタクシー会社は要りません。したがいまして、何のために法人企業が存在しているのかということが問題になるわけでありまして、そういうことに対するちゃんとした手だてをやって、法人が法人として任務を果たすという前提の中で、今後の輸送をちゃんと担ってもらおうという仕組みが必要だと思っております。

別の面から申し上げたいと思うんですけれども、労働者の立場から言いますと、労働者

の働く選択権はもっと広げていいのではないかという問題意識は持っております。つまり法人企業があり、ヨーロッパでも見られる労働者協同組合の中で働くという形態があり、そしてもう一つ個人タクシーというのがある。この3つが共存しながらタクシー輸送を担うということは、将来的に全く可能性がないということではないと私は思っていますから、そういった面で、労働者の働き方の選択権を広げるという意味では私は私なりの意見を持っているんです。ただ、これは現実的にあした、あさっての問題でもありませんし、こういう事業の形態をどうするのかということについては、今まで根づいてきた制度というものに立脚をしながら、よりよい方向性を探るほうがいいだろうと思います。

したがって、その事業形態のあり方の問題とタクシー運転免許制度を一緒に取り扱って議論するというのはちょっと問題があるのではないかと考えておいて、区別をすべきと。

したがって、私たちが提案しておりますタクシー運転免許という国家資格制度も、運転者の資質そのものを高めるものとして提案しているわけでありまして、ここで議論、検討をするならば、運転者の資質を高めるものとしての制度の必要性があるや否やと。あるとすれば、どういうことが求められるのかといった方向での議論というものが必要ではないかと考えております。

以上です。

**【旅客課長】** ありがとうございます。今、委員からご指摘いただいた点は非常に重要な点ですし、非常にいいポイントだと考えております。私どもも日本のタクシーのサービスの質が世界的に比べて極めて高いというのは、法人経営形態で各タクシー会社において法人としての責務を果たしていただいていた積み上げだろうと考えております。ですから、今のご指摘の点、法人が法人としてきちっとすべきであるということをやちゃんとやるような仕組みを我々行政側も、先ほどちょっと申し上げました事業のチェックなどの体制をきちっと強化しながら確保していくということをベースに考えていくべきだと思います。まさにご指摘いただいたとおり、タクシーのドライバーの質の確保のために、例えば登録の仕組みなど、そのような資格的な仕組みの導入が必要だろうという認識のもとでご議論をさせていただいているということでございますので、今のご指摘も含めて進めていきたいと思っております。

**【委員】** 今のドライバーの質の確保の問題と、先ほど委員のほうから幾つかの点についてご指摘がございました。また、それに対して行政からのお立場として、今、田端さん

のほうからご意見があったわけですが、私はまず第一に、日本のタクシーというのは非常に安心であると。法人事業者の努力の積み上げによってそういった成果が上がってきたということは動かしがたい事実だろうと考えております。その後、個人タクシーというものは、高齢乗務員に夢を与えるということで派生したわけですが、これもその中で法人タクシーに従事しておいた優秀な乗務員の中から選ばれてきたわけですが、それが結局、今の個人タクシーの基礎になっておると私どもは認識をいたしております。

それならば、そういった法人タクシーの努力の積み上げというものが、ここに来て少しおかしくなっていると。どこに理由があったのかということは、私は規制緩和の結果であるとはっきり申し上げてよろしいのではないかと。

そのうちの1つとして、いわゆる事後監査ということが行われておるわけですが、私は事業にとって必要な規制は必要だと主張し続けてきております。そういう中で、タクシーというのは一般の利用者と密接に接触する、ほかの交通機関の中でもそういう面が非常に特殊な輸送機関でございます。そういう面からいって、法人タクシーの従来からのノウハウというものを今後も生かしていくべきだ。実は、規制緩和の中において審議会が設けられまして、そこで1つの論点になったのは、ここに出ておりますのと同じような、今後法人を主体にするのか、あるいは個人を主体にするのかという問題点でございました。これにつきましては、委員の皆さん方がすべて法人で進むべきであるというご意見がございまして、それが現在まで続いてきておると。これは私は非常によかったなと考えておるところでございます。その審議会では、個人タクシーの代表の方も出ておられましたけれども、個人タクシーの方のご意見としても、いわゆる法人優先ということは十分ご承知の上で審議に参画しておられたということをお願いしてよろしいと考えておるわけでございます。

それからもう一つ、ここに運転者資格の導入ということがございます。これは先ほど今村さんも触れておられましたけれども、現在、普通免許に加えて、大変厳しい条件を満たした者についての二種免許制度というものがあられるわけでございます。これは警察庁においても、自動車運転免許制度の審議の折にも、私も参画しておりましたけれども、二種免許というものが非常に有効に作用しておるということをはっきり言っておられます。私は、この二種免許というものがしっかりしておれば、それで十分だろうと。これに先ほどのご意見のような資格制度を積み上げるということは、屋上屋ということだと考えております。

そういう面におきまして、私はこの資格制度というものは必要ないのではないかと考えておるところでございます。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 ドライバーの質の問題でございますが、先ほども説明がありましたとおり、タクセンの機能は東京と大阪ということでございますが、昭和45年にこのタクセンができたわけでございますが、当時非常にこの業界が荒れていて世間から批判を浴びたということで、このタクセン機能が発足したわけでございますが、その後、このタクセンの位置づけというものがしっかりした結果、結果的に乗務員のレベルの維持ということについて非常に評価されるような機関になったのではないかなと思っております。これを全国的にやるのが一番いいと思うんでしょうけれども、なかなか費用が、東京でも1台3万5,000円、個人さんは1万5,000円と。東京の場合、年間で大体十四、五億、このセンターの負担金を毎年払っておりますが、できることなら、東京と大阪ではなく、政令指定都市ぐらいに地理試験だとか登録業務というものを拡大していくことが、今後レベルの維持に努められるんじゃないかなと思っておりますので、ここの前段にも書いてありますが、今後センター機能の拡大をやっていただければ、レベルというのはある程度維持されると。ただ、運用の中でいろいろな問題点がありますので、ここにも書いてありますので、今後、運用の中でいろいろと検討していただければいいんじゃないかなと思っております。

以上です。

【委員】 先ほど新倉会長からご説明がありましたように、タクシー業界は法人を中心としてサービスの積み上げをずっとされてきたと、これはもう間違いない事実だと思います。

それで、このタクシー運転者の質の確保・向上について、ちょっと別な角度、別な角度と言いますのは、経営者の意識の問題としてちょっと提案申し上げたいと思うんですが、今までタクシー業界というのはお客様の立場であまり考えてこなかったと。それで、お客様を満足させるためには、こういうタクシーの質の確保と向上というのは絶対必要だと。具体的にどうするかという話になっているわけですが、ここで僕が考えてほしいなと思えますのは、具体的にお客さんを満足させるのはタクシードライバー、従業員です。そのときに働いているドライバーが、従業員の方が会社に対して満足しているか。これは私の反省も含めてですが、やはり経営者の意識としてそういうことをほんとうに思っているかど



うかです。だから、経営者は、満足を与えるのは利用者であるし、また従業員であるドライバーだと。こういう2つの側面を同時に考えていかなければならないと思います。それで、いろいろ形態を見ていきますと、大体いろいろやっていきますと、すぐ何か問題があると自分だけがよければいいということで、ドライバーなど厳しくやればすぐやめていきます。それで次の会社へ行くと。ここで反省をしないといかんだらうという思いをしています。私はメーカーにいましたから感じるんですが、ドライバーがここで一生働いていてよかったと、ほんとうに仲間意識だとか一体感、そういうのがタクシー事業の会社に欠けているところが非常に多いということをもものすごく感じています。だから、そういう会社づくりといたしますか、ドライバーの人たちに満足を与える、お客様にも満足、そういう意識というものを強く持たないといかんだらうということ。ちょっと補足で申し上げます。

【委員】 先ほど登録制の問題で、三浦委員から経費の負担の問題、法人が3万5,000円、個人が1万5,000円というえらい金額、これで相当、やりたくてもこんな負担はこの時世では無理だという地方の声もあるわけでありまして。しかしながら、我々がとらえておりますのは、先ほど26協会が自主的に登録制度を既に実施、うちのほうもやっているわけでありまして。登録センターが、今、大阪、東京になっておりますが、大半人件費が経費のあれを占めております。そんなあれで、現在、我々自主的にやっている人員、そういう問題等で補てんしますと、こういう大きな金額はかかりません。そんなあれで、これをして、こういう金額が全面に出ますと、もうスタートラインで拒否反応、無理だという気持ちになりますので、今現在のこの登録の金額をまず頭からとって、当局なども検討なさる場合、我々は最低限のあれでもって登録制度の効果を得るノウハウをこれまで持っておりますので、ぜひひとつ政令指定都市、それに準ずるあれを実施、そういう問題をお願いしたいと思っております。

【旅客課長】 今、三浦さんから負担金の話がございました。これはタクシーセンターそのものの活動、先ほど私の説明で、まず運転者の登録の仕組みと、もう一つ業務の適正化指導。ですから、現場その他においての街頭指導などをやっている。これはセンターの職員が現場に出てやっております。ですから、今、負担金と言いましたのは、実はこの適正化指導の、いわゆる街頭指導その他の部分の負担をどのようにやるかということで事業者さんの負担があります。それが3万幾らと、こういった点であります。ですから、この点とは切り離して私どもは認識をしております。ですから、佐々木さんがおっしゃったように、今、仙台においても登録の仕組みを協会でも自主的にやっていたらいい。これにつ

いてどのぐらいのコストがかかるかというような点、そういうものをベースに我々は考えていきたいと思いますので、佐々木さんのおっしゃった認識を進めていきたいと思いますし、必ずしもセンターという組織がなくちゃできないということではなくて、もともと国において登録する仕組みがベースにあり、かつそれをかわりにできる、センターがあるからそこにむしろアウトソーシングしているという仕組みでございますから、佐々木さんのご指摘を踏まえて今後、実務的に検討したいと思います。

【委員】 先ほど三浦委員からタクシーサービスセンターの取り組みの話が出ましたけれども、私ども名古屋から見ますと、率直に言って、東京、大阪のタクシーサービスセンターがある地域と私どもの地域と一体どこまでの差があるのか。少なくとも遜色なく、名古屋はタクシーサービスセンターの役割のすべてとは言いませんけれども、タクシー協会そのものが取り組んできております。そういった点で、タクシーサービスセンターの存在価値というのは、私の知っている限りでは、悪質な乗務員をどうするかということが主体になっているかと思えます。悪質な乗務員をどうするかというのは、事業者個々の経営判断、自己責任だと思うんです。むしろ私が先回の審議委員会でも質の問題で申し上げたのは、きちっとまじめに取り組んでいる営業社員の意識レベルを上げるためのステップアップの仕組みを企業内でどうつくるか。あるいは、先般、名古屋で個人タクシーの資格を取得したドライバーさんがその出身会社と業務提携をして、同じ屋上灯、同じ無線、同じチケットを扱うというような、今までにはない生かし方が例として1つ出ております。これがどういう形で進んでいくべきかはご議論が多々あるかと思えますけれども、そういった点でこの審議委員会でも、私は組合の立場ではなくて経営側の立場ですけれども、やはり雇用を確保していくという点では、労働環境の整備は経営者の最大の責務だと。そのために、まじめにやる人たちにより社会的評価が高まるような、もちろん取り組みもしなきゃいけませんけれども、評価も必要とするというような方向で、このタクシーのドライバーの質の問題はぜひとらえていただきたい。悪質乗務員を排除するというようなレベルは個々の事業者の自己責任で取り組むべきだと考えております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】 法人か個人かの問題が出ておまして、法人中心でというのは前回申し上げたんですけれども、それはあくまで、先ほどから出ている法人が法人としての責任を果たすことが大前提だと改めて申し上げておきたいと思えます。これまでの法人のシステムは

ちゃんと機能していたと思いますけれども、今はかなり際どいところまで来ているんじゃないか。これからもそういう評価にたえられるような法人が続くのかということについては非常に懸念をしています。もう実態として、企業内個人タクシーといった形態、法・個の折衷形態といった繰り返し議論されていたようなのが相当広がっているという現実があるわけですから、そういうものは許さないというはっきりしたことが大前提として、今後とも法人としてきちっと日本のタクシーはそれを主体としてやっていくということが確認されていないと、何でもかんでも法人だという、法人という名前だけの問題ではないということは申し上げておきたいと思っています。

それと、そういう意味で公共交通の事業主としての、経営者としての自覚が欠落した経営者がかなりふえています。そのことは非常に深刻な問題だということを指摘しておきたいとおります。

それから、それと絡んで、結局は道路運送法上の名義貸しに当たっているわけですから、そこをきっちりと排除できるような制度をつくった上で対処していただくことは必要じゃないかと思います。

それと、運転者資格の問題では、全国一律の運転者資格制度の上に政令指定都市等にタクシーセンター的な機能を広げていくということが必要だと思います。政令指定都市だけの問題ではなしに、運転者資格というのは全国一律の問題として一遍きちっと土台をつくって、その上でなおかつ東京、大阪でやられているようなもう少し高度なものを付加していくという制度のほうがいいと思います。東京や大阪のタクシーセンターでやられている地理試験なんですけれども、それをやってもなおかつ高い水準で、かなりの比率で地理を知らないという指摘があるということは先ほどあったとおりであります。その地理試験の水準が非常にきっちりとした、いわば習熟度をはかるということではなしに、ある意味ある程度で通すための試験になってしまっているという現実があるわけですから、一定程度の習熟に達しなければ地理試験に合格させないような水準を確保しなければ、幾ら地理試験等、センター機能を政令指定都市に広げても、利用者からの不満というのは解消できないんじゃないか。その辺もあわせて考えていく必要があるんじゃないかと思っていますところ。

そういうことでお願いしたいと思います。

**【委員長】**      ありがとうございます。

**【委員】**      今、運転者の地位向上のためにということで論議されていると思いますが、

私たちのほうの考え方から言えば、運転者の資格制度というのは、今、現実に個人の一定の資格、いわゆる運転歴が例えば10年だとか、そうしたことが条件になって、優秀、適格な方が個人タクシー事業者になれると。これは制度そのものがもう既にでき上がっているという理解をしているんですが、その中でも組織人数がふえてくれば、当然、中には不適格な方もまじってきってしまうのもまた事実だと思っています。それを防ぐ手段として個人タクシー協会マスターズ制度というものを実施して、これは優秀な乗務員か乗務員じゃないか、あるいは事業者じゃないかということが乗ってみないとわからないというのを、事前に、乗る前に利用者にわかっただけのようなシステムをもう既に構築してやっているということで、言うなれば個人タクシー業界はPRが下手なものですから、これが周知徹底されていないとっております。このために改めてこの周知度を上げるための、また組織をもう一度再構築するための勉強会を今、5年かけて実施していこうというふうにやっていますので、改めて運転者資格制度は、個タク業界としては必要ないんじゃないかなと僕は逆に思っております。現実には二種免という制度がありますので、それをもっと違った形でやっていければ、そういったことも考えられるんじゃないかなと思っております。

それと、いわゆるタクシーセンター機能については、再三申し上げているように、今、堺市で22都市というようなことを言われておりますけれども、これらが政令指定都市、個人タクシー業界としては、いずれ特別措置法になった関係で導入されてくるだろうということで、傘下会員団体のほうには前向きにとらえていきなさいという方向で言っているところがございます、組織にも、この問題については前向きにする、検討していくという方向づけを私はきょうの会合でも、あるいは前回でも申し上げてありますということも申し上げておりますので、その点は問題ないんじゃないかなと私は思っています。

ただ、登録制度の問題で私がちょっと疑問を持っているのは、それぞれ独立した登録をしている関係で横のつながりがないんじゃないかなと。例えば東京で問題になった事業者が隣の県の登録をされてしまう。そして、それがまた東京に来て仕事をしているというような関係が散見されるので、そういったことは、せっかく20幾つも登録を実施している協会が何の意味もなさないということですから、そのところはひとつ、横のつながりということもぜひ考慮していただかないと意味がないと私は理解しておりますので、その点はよろしくお願ひしたいと思っております。

それから、問題は、個人タクシーでも試験制度の問題の出し方が、特に地理なんていうのは突拍子もない変な問題が時々出てくる。これもちょっと困ったものだなということ

感じている一人でございますので、法令試験の問題については、行政のほうである程度把握できますけれども、地理の試験となると各地方運輸局等にゆだねるということですから、でき得るならば、適正な、ほんとうに必要な問題を出していただくようなご指導をさせていただければなお幸いです。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

議題の2については一応これで区切らせていただいて、それからまた発言があったら、最後に全体的な議論の中でお願いしたいと思います。

【委員】 今までそれぞれの委員のお話を聞いていると、この業界というのは企業の社会的責任に対してどういうお考えを持っている業界なのかなという一つの疑問を抱きました。と申しますのは、いみじくも吉田委員が言われたお客様の満足度ということを最優先に考えている業界なのかなという疑問が私にはあるんですけども、でも今までずっと検討してきて、資料1にあるように、前回提起された論点についてはかなりいろいろなことを盛り込んでいます。ですけれども、この書かれ方のトーンが非常に優しく書かれています。「もっと必要ではないか」とか「どうか」とか「べきではないか」という疑問的なあれなので、やはり必要なものは必要であると書いてほしいなと思う。とても細かいことなんですけれども、この論点に関してだけ、時間も限られているから一々言うことはできませんけれども、全体としてトーンがとても優しく書いてある。もう少し強調すべきことは「べきである」とはっきり言い切っている部分もあると思います。

それから、運転者資格制度というのがありながら、もう二種免があるんだからそれ以上は必要ないというご発言をなさった委員がいらっしゃいますけれども、ありながらなおかつ苦情が出ているという現実をどうするかということで一生懸命になって検討してきた話ではないのでしょうか。ですから、やはり二種免だけというか、現状の二種免では解決されないものがあるということを事業者として意識していただきたいなと思います。

それからPRが下手というご発言も一つありましたけど、PRが下手なんじゃないんです。はっきり言えば、やっていることが違っているんです。率直で非常に失礼な言い方かもしれないけど、お腹立ちもあるかもしれないけど、PRの問題じゃないと私は思っています。

それから、登録制度についてはもうるる述べてきましたけれども、事故を起こした運転手が隣の地域に行ったら仕事ができるなんて、そんな業界はどこにもありません。おそら

く私はないと思います。やはりそれはそれできちんと線引きをしなければいけないというのを業界の中にきちんと織り込まなきゃいけないと思います。

また、少しずつ言っていきますけれども、今言いたいことは、済みません。

**【委員長】** ありがとうございます。

今、委員がおっしゃったとおり、これまで出された意見をお聞きしますと、事務局のご提案の論点について、この論点がまずいという意見はないと思うんです。論点の内容について右から左からいろいろご議論があったり、あるいはこういう点をもうちょっと考えるべきだと、このようなことかと思えます。で言うと、今、委員がおっしゃったように、例えば企業はどのように責任をとるのかとか、先ほど委員がおっしゃっていたけど、企業がどのようにドライバーに対して環境を整えて、それを質的な向上につなげていくかという論点がちょっとないんじゃないかと。ほかにも細かい点で幾つかあるかと思えますけれども、そういう点を加えていただいて、基本的には今回提示された論点で骨子はよろしいというのが皆さんのご同意ではないかと思えます。ただ、今、これも委員がおっしゃっていますけれども、優しく書いてあるというのはちょっとあいまいにしているというところで、それをこれからぎりぎり議論を詰めながら最後のまとめにしていくということでご理解いただきたいと思えます。

またご議論がありましたら、後ほど発言していただくことにしまして、議題では3つ目になりますけれども、資料2と3で「新しいビジネスモデル確立に向けた意見等及び対応方針（案）」、それから「利用者がタクシーを選択できる環境整備」についてご説明いただいて審議したいと思います。

**【旅客課長】** いろいろご意見ありがとうございます。

それでは、次の議題の、タスクフォースでご議論をさせてきていただいていますものを整理しまして、ニューサービスの関係、利用者利便の増進ということで、ちょっと重複するところもございますが、一通り説明をさせていただきたいと思えます。

まず、ニューサービス推進のタスクフォースの関係でございます。今議論をしてきておりますいろいろな基本的な本質論のところとともに、具体的に各タクシー会社がいろいろ取り組むときに、もちろん通達ベースも含めていろいろな事業活動をフレキシブルにやるために、こういう点を少し変えたほうが良いという、個別具体論も含めた検討を少ししてきております。ですから、ちょっと細かく感じられるかとも思いますが、簡単にご説明したいと思えます。

まず、1 ページ目を見ていただきますと、事業参入とか事業計画関係でございます。これは、実はタクシーにおいては、まず営業区域というものをこう決めております。タクシーですから、先ほどの地理不案内の関係等も含めてなんですけど、一定の区域でやってきております。ただ、それで市の境、あるいは県の境などを超えるときに、そこにもまた営業所がなくちゃいけないとか、そのようなところがあつたりすると、その点はもう少しフレキシブルにいけないかという指摘がございました。この点については、個々具体的に必要なところの、いわゆるそういう境界のところのものについて認められるようなやり方があると思いますけれども、1 点目の地理不案内の運転者が多いというのは利用者にとって不便にならないかどうか、そのあたりの見きわめは必要かと思っております。これについては、いずれにしても、通達ベースでありますので、今後、必要な具体要望を踏まえていろいろ検討していきたいと思っております。

(2) でございます。事業活動上、営業所と車庫の距離というのが実はございます。これはご案内のとおり、皆様方もお車をお持ちだと、車庫法との関係がございまして、営業所と近く隣接をしているというのが基本のベースであります。ただ、特に今回のタクシーの営業でございましたら、道路運送法の中の事業計画で車庫を見ておりますから、車庫法が適用の除外になっております。だから何でもいいというわけではございませんで、2 キロ以内と、このように隣接をするような形にしております。これは何のためかという、先ほどから議論に出ております適切な法人会社経営の中での運行管理、点呼、あとは帰庫の時間、労働管理なども含めた、これをきちっとできるということのために2 キロ以内としてきてございますから、緩和できないかというご要望はご要望として承りますけれども、この点はなかなか難しいと考えております。

(3) 許可の取り消し等。これは新規の参入の方において、最近、タクシー会社経営の中でも経営形態がよくないものがあるというご指摘を承っております。この点についてでございますが、新規の許可事業者に対して、先ほど申し上げました運輸開始後6 カ月以内に無通告による早期監査を行うということで、ご指摘いただいた点を実現すべく4 月1 日からその方針で開始をしております。予防的監査ということで効果を上げていきたいと思っております。

下の点、社会保険、消費税の未納事業者などについての対策でございます。これは先ほど待鳥委員からもございました、そういうちゃんとしたやり方をやっていかななくちゃいけないというところでありまして。これは通報制度などを創設しておりますが、先ほどご説明

申し上げました他法令、いわゆる社会保険の関係、あるいは最低賃金法の関係など、輸送の安全とか旅客利便の観点から必要なものについては、直接国土交通省からの指導、あるいは対策がとれるような方策について検討を進めているところでもあります。

あと、輸送実績の関係の許可を取り消せないかというのは、若干、ここまではなかなか難しいと思います。

(4) 最低車両台数の規制というのがあります。これは事業運営を、事業形態として法人経営とし、安全管理運行をするために必要な部分としまして最低の車両台数を設けております。このあたりの引き上げをしたほうが良いというご議論、これはある程度の資本力がある、そういうものが必要だというご議論も一方にあり、あとは地域によってはもっと低くてもいいという議論もあります。これについては基本的に運行管理、あるいは安全対策をとるための必要な最少限度のものだと考えておりますから、大幅に引き上げちゃって事実上の規制を強化するというのも、意欲のある事業者の参入を阻害するという点があるからなかなか難しいと考えております。一方、地域事情でのいろいろな基準緩和という点、特にローカルのエリアにおいてはどうかという議論がございます。でも、現在も過疎地とか、あるいはそういうところについては柔軟な運用を一部しているところがございます。あるいは、タクシーの会社の方が貸し切りバスのものを一部やりたいというときに、またそちらの部分の最低車両台数も要るのかというような議論が一部あると思います。このような点については、タクシー事業経営の事業の発展のための対策でございますから、安全対策をきちとした上でそのようなところの事業展開を容易にできるということが考えられると思います。これはまた今後検討したいと思います。

減車方策。ちゃんとやっていない人には減車をできないかということでもあります。減車できないかというのは、会社の個々人の企業経営が持っておられる財産権でありますから、それを侵害する法的な強制というのは極めて難しいと思います。ですから、いずれにしても、安全対策、事業のちゃんとした運営を確保するという点でどのように実効性を上げるかというのが課題だと考えております。

次の点、営業形態の関係。これは流し営業が東京とか大阪などは非常に主になっておりますが、乗り場の待機をさせるような、今後なるべく受注型に変えていくべきではないか、このようなご指摘があります。これは環境問題からそのようなご指摘をされる、いろいろな有識者の方々もいらっしゃいます。ただ、流し営業がよくない、やめろというのも、定着している便利な形態をやめさせるというのはなかなか難しい、利用者にとっても難しい



と思います。むしろGPS-AVMシステムなどから効率配車をする、あるいは川鍋さんなどもやっておられますいろいろな施設、ホテルなどでの乗り場というものをより高度化するなどやり方はいろいろあると思いますので、そういう方式を進めていくのではないかと考えております。

軽自動車の導入。これは一部道が狭隘なところなどで軽自動車もタクシーで使用できないかという議論がございます。この点は、軽自動車の部分のニーズをよく踏まえながら、あとは保険の関係とか、あるいは車検の違いなどもあります。こういうところを含めて検討したいと思います。これはいろいろ課題がありますから、課題をちゃんとクリアした上で、ニーズがあるかどうかを含めた検討だと思っております。

3ページ目の上の(3)。少し変わった点ですけれども、いろいろな関連事業形態運営をするためにタクシーによる荷物の配送。これは利用者、あるいは一部宅配関係の事業者などからのご要望もあり、一部時間帯の限られたところで小荷物を配送できないかというニーズがあると聞いております。これはトラックの関係の事業法規、トラック法というのがありますけれども、タクシーの関係のいわゆる関連的な事業、あるいは事業の工夫という意味で救援事業という仕組みが今もあります。このやり方の要件が少し厳格というご指摘もありますから、こういう点を拡大したいと考えておまして、今、内部で検討を進めているところであります。

次の運賃関係でございます。これは利用者の方々からもいつもご指摘を受けているところ、利用者にわかりやすい運賃制を導入できないかということでもあります。特に東京地域などでは流しのものが中心ですから、事前にいろいろな事業者を選択するのはなかなか難しいケースがある、あるいは八田先生からもよくいただきます、おりるときに初めて運賃が明らかになる、このような特性があります。この点について、情報が利用者に何か事前に、あるいはもっとわかりやすい形にならないかというご指摘を、2年前の魅力タクセルのときからご指摘いただいております。この点については、事業者のいろいろなやり方とか取り組みがあると思っておりますし、我々もなかなか難しいところがありますけれども、国としてもいろいろなやり方、ガイドラインをつくる、どのように発信していくかというのを一緒に考えていきたいと思っております。

あと、ITを活用すれば目的地までの計算が事前にわかるような仕組みは可能だろうと言われております。こういうことを一部取り込もうとしている会社の方も承知をしております。ぜひそのようなことでうまくやっていければいいと思っております。

あとは、例のITの特定引当金の関係でございますが、ちょっと特殊なので省略させていただきます。

車種区分について。小型、中型、あるいは大型があるところもあるんですけども、これは区分維持をしたほうが良いというお立場と、廃止しちゃってもいいじゃないかということがあります。これは地域によっていろいろ実情が違いますし、東京などは中型が非常に主流ですけども、例えば京都などでは小型が多いとか、利用者のニーズ、選択性にもよると思いますから、これは別に全国一律である必要はないと私は思っております。ですから、地域の実情に応じて対応できるような形が良いのではないかと思っております。

あとは、事業者の評価制度ということでございます。先ほど原さんからもありました、個人タクシーの中ではいろいろなランク的な、三つ星とか、そういう表示をわかりやすくやるようなことに取り組まれている、あるいはそれをもっと改善していくということでありました。法人経営の中ではタクシーセンターがランク制度などをやっております。ただ、これもあまり知られていないということをどのように改善するかというのが課題だとお聞きもしています。我々はそういうことを参考にしながら、評価制度の導入ということが大事な点だと思って検討していきたいと思っております。これは事業者間でいろいろ差をつけるということがありますので、前に観光の世界でもやろうとしておりましたけれども、意外に日本人は差をつけられるのが嫌な気質があって、課題としてはなかなか難しい点もありますけど、利用者が求めておりますから、こういう点は一生懸命進めていきたいと思っております。

運転者関係は、先ほど議論させていただいておりますので、この点についてはちょっと省略をさせていただきますが、最後の(4)の表彰制度のところについては、表彰をどのようにするか、あるいはもう少し使命感が出てくるようなことができないか。しかも、それが現実には給与その他につながっていくと一番いいと思います。このような点に取り組んでいくということを考えたいと思っております。

次の5ページ目でございますけれども、この点はほかの課題、環境問題ですから、今後の電気自動車の導入などという点の指摘だとか、バスの専用レーンの活用のところも、バスの専用レーンは非常に公共的な、バスの走行環境改善のためにも警察庁さんのご指導のもとやっておるところですけど、例えばちょっと具体的に言えば、最終バス発車後のバス専用レーンはタクシーにも使わせてもらえないかみたいな話がございました。このあたりについては、各県警本部の道路交通環境によってそれぞれ地域差がありますから、地元警

察とよくご協議しながら具体的に検討するという事ではないかと考えております。

以上がニューサービス関係の点で、一応ざっとご説明申し上げました。

もう1点の資料3が利用者がタクシーを選択できる環境整備という中で、利用者利便関係で2枚ほど整理をしております。

まず1点目、これは八田さんからいつもご指摘いただいております情報提供のあり方があります。特に領収証は、今、必ず発行されていますから領収証をもらう。特に八田さんも必ずもらっておられると、このように見せてもいただいておりますけれども、このときに値段と高速料金だけ書いてあるのではなくて、これは難しいもしれませんが、初乗り加算運賃だとか、運賃がどういうことになったか。もちろん時間併用がありますからそのようなところも、むしろ文句を言うとかそういうことじゃなくて、どういうことでそうになったかというのを領収証として工夫して何か書かれている。これは普通のものを買ったり、コンビニでもどこでもそうですけど、そのような点が何か改善できないかというご指摘をいただいております。メーターの関係ですから改修諸費用、コストはもちろんかかる話ですけれども、利用者がそのように望まれるという点をどのように考えていくかという点が大事な点だと思います。

あとは、もうちょっとポジティブな意味で名刺とか領収証にいろいろな事業者の連絡先だとか、あるいはその裏側に、例えば地域の店舗、観光情報などを掲載して、むしろそういう意味でタクシーに乗ったときの付加価値を高めるようなところで領収証を利用する、あるいは名刺を利用するということができないかという点、これは丁野さんなどにもご指摘いただいている点であります。

2番目、優良事業者、問題のある悪質事業者の区別というところでもあります。先ほども出てまいりましたランク制度というところの関係であります。ランク制度、これは先ほどと重複いたしますが、東京タクシーセンターではやっているということでもあります。ですけれども、これが評価に合ったものかどうか、ランクに見合ったものかどうかという難しい点があります。ですから、この評価の更新時期だとか改善をすべき点が多々あるだろうと思います。これは私どもも一緒になって、ガイドライン的なものとしてどういうことができるか、今後検討したいと思います。こういう中で、特に優良な事業者などからはいろいろ声が出てくるとは思いますが、優良事業者だけ入れるタクシー乗り場というのはできないかなどとやると、事業者間のいい意味での競争もできるんじゃないかという話があります。やり方はいろいろあると思います。自社専用でありましたら、川鍋さんを含めいろ

いろやっておられる点もあると思います。あるいはそれを連携、提携でやるということがあるとは思いますが。これは各地にタクシー事業適正化推進協議会というのがありますから、こういうところでそのような仕組みをトライアルで進めてみるということで、利用者に対してこういう点をタクシーの事業、産業界として発信していくということが必要ではないかなと思います。

次の2ページ目であります。これは優良ドライバー、あるいは問題のあるドライバーの識別という点。さっきの点は会社でありますけど、この後は個々のドライバーが利用者サービスを現実には行います。ここをどのようにできるかということが、利用者から比較的良好よく聞かれるところでもあります。なかなか難しい点もありますが、例えば優良ドライバーを車両の色とか磁気ステッカーなどで区分できるとか、英語が話せるスキルがある人にはこういう待遇をするなど、このようなことが期待されると思います。これも識別の仕方、あるいは発信の仕方ということでやり方を相当工夫する必要があると思いますが、利用者が乗って、おりるときにがっかりするケースとよかったというケースがありますから、言葉は悪いですけども、当たり外れのものをあらかじめ利用者にどんなふうに発信できるかという課題だろうと思います。これはすべて利用者サイドから出てきている課題の検討でございますので、こういう議論をさせていただいております。

あとは、流し中心の関係でいきますと、そうはいつでも全般的に流していろいろなタクシーの、実働の車両が出てまいりまから、優良とそうでないのをどう識別するかというアプローチもそれはそれで一つの課題ですが、特に流し中心のところでは、むしろ全体の質を上げるほうがタクシーサービスのレベルアップになるという点だろうと思います。こういう点のアプローチの関係から、先ほどの話に戻りますけど、運転者の登録という仕組みなどを拡充していくということが、むしろ対策として効果的ではないかというご議論をさせていただきます。

あと、禁煙タクシーであります。この禁煙タクシーはいろいろ見方がございますが、受動喫煙の関係の訴訟なども我々も受けたりしまして、行政側に期待をされる場所もあるんですが、まず基本的には事業者さんが取り組むべき課題だと思います。その場合に、ドライバーとの労使の交渉があると思いますが、そこもよく協議をした上で進めるべきだと思いますが、一方でたばこを吸う人は、1台を借り切って乗る以上はたばこぐらい吸わせてよという声もあるのも事実だと思います。これは利用者は両方あると思います。ですから、禁煙乗り場みたいなものをつくる、あるいはそこを発信していくというやり方もある

のではないかなど、各地によっていろいろ違うと思いますが、難しい問題でありますけど、近年は非常に大きな課題になっておりますし、パブリックスペース、このビルも、近々かどうかわかりませんが、中で吸えなくなって外で吸うようになるかもしれませんし、そういう議論などが進められていると思います。そういう流れというのを感じない業界であってはいけないと私は思います。

1点、好事例として、大分県のタクシー協会におきましては、大分市の市の法人営業を全車両と、個人タクシー全車両、個人タクシー協会さんとも非常に連携をとって、大分市内のタクシーはすべて禁煙車両になって4月1日から実施しております。そのときの利用者の反応なども含めてまた聞いてみたいと思います。またご報告したいと思います。こういう取り組みはぜひ応援したいなというのか私の本音であります。

以上でございます。

**【委員長】** ありがとうございます。

タスクフォースのほうでご議論したことについて、ここで今ご説明いただいて、これは本委員会ですので、ここで皆さんのご議論をいただいて、それで報告書といいますか、我々の結論をどうまとめていくかということになるかと思えます。比較的この議題については重要ですので、時間はある程度十分とっておりますので、皆さんから活発なご意見をいただければと思います。いかがでございましょうか。

**【委員】** 将来ビジョンということでよくまとめていただいていると思うんです。ただ、読ませていただいた印象を申し上げますと、どうも事業サイド、供給サイドに立っての課題とその対応策が出ているなという印象を持ちます。やはりタクシー業界が成熟産業で利用者が頭打ちになっているという中で、これからの5年後、10年後にもっと魅力のある国民の足として利用者が拡大するような対策を考えるにはどうしたらいいのかという視点が非常に大事だと思うんです。そういう視点から考えますと、さっき吉田委員からもご意見が出ていましたけれども、顧客ニーズに見合った多様なタクシーサービスの提供ということが非常に大事なんだろうと。そうなりますと、ずっとこの前も議論されてはいたけれども、観光タクシーとか、介護タクシーとか、あるいは福祉タクシーとか、タクシー業界もいろいろ工夫されてきているわけです。そういった利用者の利便性の向上に資して、なおかつ利用者が拡大するような方策をどうとるかということが大事なポイントじゃないかという感じが一ついたします。それについてもう少し深掘りしてほしいというのが一つ。

それからもう一つは、国民の足として広く皆さん方がやっただけで、利用者は情報が必要なんです。それについて、これからはやはりIT化がどんどん進んでまいりますので、ホームページの充実によって、どういうタクシー会社がどういったサービスを提供しているか。私は仙台に行きましてあるホテルに泊まりましたら、小型、中型、大型、ジャンボタクシーとありまして、それで観光地別の時間まで書いてあって、定額で何ぼで便宜を図りますよと、こういった非常にいい内容のものもあるわけです。したがって、せっかくこれから多様な情報を利用者に提供するのであれば、各タクシー会社もその媒体としてIT化の利用、ホームページの充実ということをこれから強化していく必要があるんじゃないかという感じはいたしました。

**【委員長】** ありがとうございます。

ほかにご意見は。

**【委員】** 今のご説明をいろいろ伺って、タクシーというサービス業の特殊性というものを幾つかご指摘なさったわけですが、まず利用者が事業者を選択できないという表現がどこかにございましたよね。それから、例えばたまたま乗ったタクシーの運転手さんがどんな方か、どういうドライバーかということについての情報も乗ってみたいとわからない。それから、最終的な料金についての情報も、事前に利用者には不十分であるということがあるわけですが、逆にドライバーの立場からすれば、たった1回きりのサービス、同じお客さんを二度載せるということは、特に東京のように広いところだと、あるいはタクシーの台数の多いところだとまずあり得ないことなんです。ですから、そういう意味で、先ほど不適格なドライバーという表現がありましたけど、そういうドライバーが出てくるのは、このお客に対しては1回きりのサービスだということが非常に特殊なんです。ところが、仮に今度は会社という、いわゆる法人タクシーの場合、A社のドライバーは非常に態度がよろしくないとか、非常に不親切であるとか、あるいは不必要な遠回りをするとか、そういうことが仮にあったとして、例えばある人がA社の自動車にひどい目に遭ったよと言っても、そういう情報が必ずしも広まるわけではないということもあります。それから、とにかくある地点からある地点まで運ぶというサービスを提供するだけですから、売る側からすれば、あるいは法人と言ってもいいし、個人と言ってもいいし、あるいはドライバー一人一人と言ってもいいわけですけど、いわゆる商品の差別化、品質の差別化ということはやろうと思ってもなかなかできないわけです。そうしますと、差別化する唯一の方法といたしますか、手段というのは価格の設定なんです。

そして、さっき流しの場合はどうこうというお話がございましたけれども、例えば京都の場合、かつて随分昔からMKタクシーだけは約1割安い料金でやっていたわけです。そのときには、流しのタクシーで、例えばある場所で、ある道路でタクシーを拾おうと待っていると、安いMKタクシー、つまり価格の面で差別化されているMKタクシーが来るのを待とうと思っても、30分待とうが、1時間待とうが来ない可能性があるわけです。ですから、今、その他の幾つかの法人タクシー、そしてさらに個人タクシーの一部が低料金ということになって、それも非常にわかりやすく、要するに1割安い、10%ないし12%ということになっているわけですが、実質的にはほとんど差がないわけです。安いタクシーが20ないし25%ぐらいになってくると、どこの道路でもタクシーを待っていると、三、四台見送れば必ず来るということで、すごく消費者の選択が可能になってきているんです。そして、前回申しましたように京都は観光客が非常に多いので、観光客はそういう情報を持っていないから、別に分け隔てなく乗るわけです。例えば京都駅の新幹線をおりて八条口というのがありますけれども、そこで高い料金のほうのタクシーが行列をつくっているわけです。そして、道を渡れば、今度は歩道を渡ったところに安いタクシーが行列をつくっているということで、そういうことを知っている京都の人たちはみんなこの道を渡るわけです。

ですから、そのように選択が可能であるという状況になって、それから今、GPSとか何とかというので電話で呼べば、不便なところでない限りは5分もかからないうちに来るわけです。そうしますと、安いタクシーを電話で呼ぶということもあって、要するに安いタクシーが100台に1台ぐらいしかないときにはよかったですけれども、それが20%ないし25%も安いということになると、これは消費者の選択の余地が生じてきているという状況なんです。

ですから、このままいくと、おそらく今既に高いほうのタクシーと安いほうのタクシーの実際の1日の売り上げに相当な差が生じてきていると思うんです。そうしますと、結果的にどうなるかという、また別の法人がさらに値下げをすると。そうすると、仮に50%が安くなってしまうと、残りの50%、法人タクシー、あるいは個人タクシーはほとんどお客がなくなるということになるわけです。そうすると、しょうがないからということで全部低料金にすると。全部が低料金になったときに、その低料金でパイは変わらないわけですから、パイを分け合うわけですから、今度は採算がとれなくなるということで、またもう少し価格を上を押し上げるような力が働くというようなことになって、いつになっ

たら落ちつくのかな。言いかえれば、一物二価というのが数年間続いているわけですけど、一体どこまで続くのかなと思って僕は非常に興味を持って見ているんです。

それから禁煙タクシーというのは、京都などでは非常にふえています。MKタクシーはずっと前から完全に禁煙でやっていますし、それから運転手さんの、特にこれは個人タクシーなどで禁煙というのが相当ふえてきているというのが京都の利用者としての実感を伴った意見でございます。

【委員長】      ありがとうございました。

【委員】      タスクフォースにも参加させていただきまして、いろんな議論に少しずつ追いついているような状況なんですけど、基本的に言うと、先ほどからいろいろなご議論がありますように、経営と乗務員さんと顧客とといいますか、近江商人風に言うと、三方よしという関係をどうやってつくれるかという問題だろうと思いますが、前に貞包委員の資料を見ていまして非常に感じたんですが、タクシーの実際の稼働率が2割というレベルで業界を何とかしなければいけないという話を前提に考えますと、時間帯ですとか季節別に非常に大きな稼働のラグがありますよね。その辺のラグをどうやって埋めるのかという話を一つ前提に置かなきゃいけないんじゃないかなと。これは電力などの場合にも、当然、季節別とか曜日別とか時間帯別の料金制度を設定しているわけですが、それはサービス業によっては当然の前提としての平準化という問題にどう取り組むかということに対する一つの解法だったと思うんです。

それからもう一つ、顧客の視点というのが先ほどから出ているんですが、私はこの間のいろんな調査の結果を見ていまして、タクシーに乗る理由とといいますか、どんなときにタクシーを利用しているかというのと、雨が降っているとか、大きな荷物を持っているとか、急ぐときだとか、それから幼児を抱えているときとか、いろんな理由があります。これは何を言いたいかというのと、お客さんはその理由がきちんと満たされれば、少々高くてもタクシーに乗るということだろうと思うんです。ですから、顧客にとってタクシーに乗る理由をきちんと満たしていくということと、それから先ほど言いました事業性を担保していくという2つの戦略があるのかなと思っています。

具体的に言いますと、例えば今の時間割り増し制みたいな制度ということだけではなくて、例えばロンドンのように荷物の数だとか、人数だとか、要するにベースの料金は低く抑えておいて、付加的な料金を乗せていくというやり方。これは顧客は理由がわかるわけです。大きな荷物を持っているから高くても当然だと。わかるから高くてもいいわけです。



そのような新しい価格の仕組みみたいなものも、もっといろいろ検討しなければいけないかなと思っております。

以上でございます。

【委員】 これをちょっと読ませていただいて、表のつくり方というか、書き方の問題かもしれませんけれども、それぞれ個別のことが全部ばらばらに書いてあるんです。やっぱりこういうのは体系的に考えていかないといけないので、もう少しこの辺は議論の仕方があるかもしれませんし、この表のつくり方かもしれませんけど、もうちょっとまとめ方を工夫してもらえないかという感じがいたします。

というのは、やっぱりランク制度とか、評価制度とか、あるいは運転手の資格制度というものを仮につくるとして、それが有効に機能するためには、情報提供と同時にインセンティブが必要だと思うんですけれども、じゃ、それは一体何にするのかという議論が起きていいと思うんです。そうすると、例えば優良事業者だけ入れるタクシー乗り場というのはそういうインセンティブの一つにならないのかといった、そういう論点で議論していかないと、例えばここでは乗り場を設置するということに対して、業界として自社専用乗り場とか、事業者提携したらどうか、あるいは行政はタクシー事業適正化推進協議会で活用して話し合いの場を設定したらどうかと、こんな対応では全く意味がないわけです。だから、こういうものがどういう行政の方策というか、今後のタクシーの将来ビジョンを考えたときに、どういうものが必要で、そのためにどんな方策が必要かというところをもうちょっとちゃんと議論していかないと、何か個別にばらばら出ている意見に対して、これはできません、今の行政の枠組みではこれは無理ですみたいな話ばかり続いていて、全く深まっていないということがあると思います。

例えばこれだけ見ますと、車検メーター検査の期間延長のところも、要は日ごろからやっているんだから安全だろうということに対して、対応方針は、車検メーター検査は輸送の安全、旅客利便の観点から必要なものである。これは何の答えにもなっていないですよ。要は、タクシーがふだんやっている車両の安全検査等では不足があるので、車検はやっぱり必要だというだったら、それはそれで議論としてあり得ると思いますけれども、少なくともこのまとめでは全くわかりません。

だから、議論の中身のまとめも含めて、これまでのタスクフォースの議論が一体どうなっているのかということだと思います。この小委員会ではなかなか十分個別の議論ができる時間がない中で、もう少しちゃんとやってもらわないと、全く何の中身もない報告書が

できると思います。

先ほどもちょっとご意見がありましたけど、特に将来一体どんなニーズがあるのかということについてほとんど議論されているような形跡が感じられないんです。特に高齢化社会になって、ドア・ツー・ドアという、タクシーというのはどんなニーズがあり得るのか。そういうニーズにこたえようとした場合に、今の運賃制度とか、その他の制度が、あるいは規制が何か問題になってこないのかとか、そういった観点での議論をどんどん深めていかないといけないだろうと思います。

その前提として、ほんとうはこの小委員会でやらなくちゃいけないんですけども、タクシーを公共交通機関としてどう位置づけるのかという議論がまずなかなか深まっていかないですね。公共交通機関だと明確にするなら、バスと同じように専用レーンをつくるなんていうのは当然前向きに検討されていい話で、警察庁に働きかけましょうなんていうレベルじゃなくて、もっと委員会としてきちっと方向性を出すべき議論だと思います。当然、公共交通機関であれば、一定の事業者に対しては優遇策をとるということも必要ですし、優秀じゃない人にはどんどん退場してもらおうと、そういうルールをつくっていくというのにも必要なことになってくると思うんです。ずっとこの何か月か、その基本的なスタンスがきちんとまだ定まらないまま、今の現状に対する不満とか、そういった話ばかりがずっと出ていて、まずきちっとスタンスを固めるということと、それから個別の施策についてはもう少し体系立った議論ができる場というか、そういう進め方をしていかないと、来月から報告書案の検討といいますから、私などは一体将来ビジョンを語れるような議論が今までされてきたのかなというのは極めて疑問なんです。もうちょっときちっとそこら辺の話し合いを深めていただきたいと思います。

**【旅客課長】** 今の点は、今回の議論まで出ております。今回は、報告書に向けての問題認識から、あるいはそれについての解決方策という点をスケルトン的なもので議論させていただきたいと思っております。6月に最終的な報告書の取りまとめに向けていこうと思っております。今のこのタスクフォースの表はいかにも事務チックだというご指摘は全くそのとおりでありまして、私をもっとちゃんとチェックをしておけばいいんですが、それはおっしゃるとおりです。ですから、問題認識、体系的にきちっとすべきだという点については、体系的に問題認識を持った点を含めて、次回、問題意識を含めたスケルトンとしてやっていきたいと思っております。特にニーズとの関係にどのように対応していくべきかというのは、丁野さんなども含め、実はここに書いていないことも多々議論はしてき

ておりますが、そこについてどういう戦略を持っていくかという、非常にビジネスモデル的な難しい課題ではございますけど、次回、その点の問題認識及びそれに対して私どもが考えていく対応方策というものを含めてスケルトン的にお示ししていきたいと思っております。

それ以前に、必要な部分については事前に先生方にもご案内をしながら、次回きちっとした議論ができるようにしたいと思います。

【委員】 一言だけ。前回のときも、このタスクフォースの、例えば規制緩和の関係とか、要するに新しいビジネスを阻む規制というのはないのかどうかというあたりのところについてもうちょっと議論しなくちゃいかなのじゃないかというお話をしたときに、それはタスクフォースでいろいろやっていますと。それについては、次回の委員会の前に十分に情報提供しますという話だったんだけど、結局、わずか2日ぐらい前の夜になって2枚か3枚紙しか来ないわけです。このタスクフォースで一体どんな議論があって、こういう最後の結論的な文言が出ているのかということも全くわからないわけです。もちろんこの紙自体が全く不十分だから、一体何で行政の対応方針はこういう方針しか出ないのかというのは全くわからない。もうちょっと議論なり何なりをタイムリーにきちっと提供していくということをぜひやっていただきたいと思います。だから、次回もスケルトン的なものを出していただくということですが、それも直前になって来られても、とてもそれを見てあれもできないですし、できれば早目にそういうものについて質問があれば委員会の前にしたいですし、ぜひそこら辺のところは積極的にお願いしたいと思います。

【旅客課長】 ご指摘のとおりさせていただきます。2日前になった点についてはおわび申し上げます。もっと早く出します。それと、あと、きちっと整理をしたいと思っております。タスクフォースのメンバーの方をかばうわけではありませんが、極めてまじめに真剣に議論しておりますが、結果に出ておりませんので、その点についてはきちっとしたいと思います。よろしく願いいたします。

【委員】 ちょっと心情論的なことを申し上げることになると思うんですけども、お許しをいただいて、この小委員会、それからタスクフォース、それぞれ皆さん方、個別なご意見をいろいろ出していただいて、地方の固有的な問題、あるいは全国的な問題、いろいろあるかと思うんですが、それは整理をひとつしていただいて、先ほどご意見があったようなもう少しわかりやすいというか、あるいは将来にわたっての問題点が見えてくるようなものということも必要だろうと思うんです。

それで、規制緩和になりまして、経済的規制は撤廃すると、それで混乱が起きてはいけ  
ないので、社会的規制はむしろキープすると、そういうスタンスだったと思うんですけれ  
ども、その後、各地においていろいろと台数の問題、あるいは運賃の問題等であらわれ方  
は多様化しておりますけれども、そういった混乱に対して社会的規制というものはどのよ  
うに変わってきたかなということを見ると、申しわけないけれども何かあまり見えてきて  
いないと。これから将来に向かってどういう社会的規制が必要になってくるのかというこ  
と、こういう問題が一つあるかと思うんです。

そこで、規制緩和になって一番大きな問題になっているのは、台数が極端にふえてきて  
いるということ。それはどうしてかということをお考えすると、やはり一方において、不況  
のさなかにおいて経営が苦しいと。そうすると、それをどのように事業体として考えるの  
か。まず台数をふやして収入をふやす、あるいは利益をふやすと、そういう目先の問題で  
台数がふえてきたということが大きな影響を与えていると思うんです。

そこで、台数がふえたことによってどういう社会的な現象が出てきているかという  
と、まず事故がふえてきている。それから、都市内、あるいは地域内の混雑が強化された。さ  
らに地元の住民の方もそれによって大変不便を感じている。これはせんだっての仙台のあ  
あいった協議会の中で、地元の商店街の代表の方がまさに言っていらっしゃることで歴然  
としておるんです。

それならば、一方において、まず事故の問題、それから大気汚染の問題等々から見て、  
国土交通省ではそれなりの一つの法律を持っていらっしゃるけれども、警察庁では道路交  
通法があるわけだと。そうすると、法体系は違うし、その法律を実際に行政に生かしてい  
らっしゃる行政主体も違うし行政手法も違うかもしれない。ただ、例えば今言ったような  
幾つかのひずみの問題等について、道交法の精神を生かした国土交通省における検討が私  
はあってもいいんじゃないかなと。私はそれを最初から言うておるんですが、皆さんにお  
話すると、一体どういう意味ですかとか、それは難しいですよとか、法体系が違うから、  
あるいは役所が違うからといろんなご意見が出てくるんだけど、私は社会、住民の関係が  
深い法律、そういうもののそれぞれの精神を生かして他省庁においてもひとつご検討いた  
だいてもよろしいんじゃないのかなという気がしてしょうがないんです。例えば事後監査  
の問題で、今、国土交通省は道路運送法、それから厚生労働省は労働基準法と両方の法律  
に基づいて合同監査されていますよね。そういうことから考えれば、先ほど私が心情的に  
申し上げた道路交通法と道路運送法と、もう少しお互いの精神を生かしての検討は必要な

んじゃないかなという気がしておるんです。

これは行政のご専門の局長以下皆さんご出席でございますけれども、行政手法等については私どもはよくわかりませんが、そういうことを、言ってみれば心情論的な考えとしてちょっと申し上げたわけでございますので、その点もあわせて、皆さん方も新倉のやつがこんなことを一応言っていたなということも頭に入れて、ひとつこれからのご検討の中でそれぞれのご立場からご意見をお出しただけならありがたいなと思っております。

【課長代理】 厚生労働省ですけれども、今、委員から言われたように、厚生労働省としてもタクシー業界の発展とタクシー運転手の労働条件の確保・改善について極めて重要な課題ととらえております。これは先ほど説明がございましたが、本年4月から新たに国土交通省と連携の上、合同監査・監督、それから相互通報制度の拡充、新規参入事業者への指導強化という対策を推進すべく都道府県の労働局に指示をしたところでございます。

冒頭の議論の中の論点整理、またタスクフォースのご報告の中にも、安全輸送確保の観点から、労働基準法とか最低賃金法の遵守などについて国土交通省がタクシー事業者を直接指導監督すべきと、またその方策について検討中というご報告がございました。

これについて、実務の話を少し紹介させていただきますと、例えば最低賃金法一つとりましても、これが違反かどうかという点については、最低賃金と比較する際の賃金の範囲、また除外する賃金、手当というのは何があるのかということとか、時間給、それから月単位の手当が併給しているような場合の扱いとか、また食事が出ている、制服が支給されていると、こういう現物給付があるような場合の取り扱いとか、あと最低賃金適用除外制度、それからそもそも労働時間がどこから始まりどこで終わるのかという労働時間の認定の問題など、非常に専門的な知識なり判断が求められておりますし、最後は罰則がつきますので、常時、警察庁と連携をとるといってもしております。こういう性格のもので、厚生労働省としてはこの法施行のために特別に募集、採用をして養成、訓練をする労働基準監督官という職員のみを当たらせているという状況でございまして、刑事罰のある規定について、労働局、厚生労働省と国土交通省が同時に指導監督をしていくと。全くそごがなければいいんだといいますが、一たび法の解釈なり指摘についてそごが生じてきますと、多分その指導監督を受けられるタクシー事業者の皆様、それからそこに勤務されている労働者の皆様、さらに言えば、それと違う業界の労使の皆さんにもかなりの混乱なり不公平感を与えることになるんじゃないかと危惧をしております。

厚生労働省としては、当面4月から拡充した対策をしっかりとって成果を出していきたいと思っておりますが、これがまだ不十分ということであれば、さらなる対策について検討していくことは当然必要だと思っております。特に労働基準法や最低賃金法の遵守の徹底ということでありますれば、現在、道路交通法に定める駐停車違反については国交省で行政処分をされておりますけれども、これも法施行を担当する公安委員会の判断というのを1枚かんで、その数値をもとに運用されていると聞いております。このようなことも一つの方法だろうと思っておりますので、さらなる対策が必要という場合には、国交省の皆さんと、また労使の委員の皆さんのご意見も参考に対策を検討し実施していきたいと考えております。

**【委員長】**      ありがとうございました。

そのほかいかがでございましょうか。

**【課長代理】**      警察庁でございます。先ほどからずっと二種免許の関係でいろいろご議論になっていきますので、警察庁としての考え方というか、お願いについてちょっと申し上げたいと思います。

二種免許につきましては、道路交通法の中で、車を運転する免許制度全体の中で、通常の人々が運転する一種免許と違っていて、他人の需要に応じてお客様を運ぶという意味においては、まさに人の命を預かって運転するという観点から上位免許というか、厳しい制限を設けているというところでありまして、これを見直すというか、こういったことを考えていくには、交通事故実態というか、交通安全の観点というのをまずはよくご検討いただきたいなというところがあると思います。やはりタクシーの事故実態を調べたときに、過去からもですけれども、ここ数年も基本的にはずっと増加傾向にあるということを考えれば、そこを引き下げるとするのは、それ以外の観点がどれくらいあるのかということの中で、そこは十分考慮していただきたいと思っております。

それから、二種免許につきましては、平成13年の道路交通法改正の中で、二種免許についても路上試験を導入するとか、それから取得時講習を義務づけるとか、二種免許取得者の資質の向上という観点から改正を行ってございまして、平成13年に改正されて施行してきて、その効果がどれくらい出てきているか、そういったところをよく検討していく必要があるのかなと思っておりますので、重々慎重に検討していくべき必要があるのかなと考えているところであります。

それから、1点、質問というかあれなんですけれども、資料2の5ページ目の中で、バ

スレーンのところなんですけれども、違法駐停車対策としてのタクシー専用レーンの活用みたいな記述があるんですが、基本的には専用レーンというのは走るためのところで、別に駐車させるためのレーンではありませんので、そういった観点でのタクシーレーンということであれば、これはちょっと趣旨が違うのではないかなと思っております。私の認識が違うのかもしれないんですが。いずれにしても国交省とうちで検討ということになれば検討はすると思えますけれども、違法駐停車対策ということであれば、これはちょっと趣旨が違うんじゃないかなと思います。

【委員長】 今のところの意味だけちょっと。

【課長補佐】 バス専用レーンの部分でございますけれども、ここの趣旨としましては、違法駐停車対策。これはマイカーが違法駐停車をしていますと、タクシーが外側のほうに並ぶ、そうするとタクシーの走行が阻害されるということもございますので、最終バスが終わった後の専用レーンをタクシーの走行に活用できないかという趣旨でございます。

【課長代理】 それであれば駐停禁の問題だけなんじゃないのかなという気もしないでもないんですが。

【委員長】 細かい点はまた部分的に詰めていただいて。

【委員】 私も2回目からずっとこの小委員会に参加をしているんですけど、一つには大きな期待を持って臨んできましたし、やはり現場の労働者の切なる声というんですか、願いというものにもこたえられる、そういう報告書が出なければだめではないかという思いを強めているんです。

タクシーサービスの将来ビジョンと書いてありますけど、いつまでたっても将来ビジョンが明らかにならない。今のままのタクシーシステムを温存して、いわゆる小手先の手法でもって何とか新しい需要を開拓し、新しいニーズが発生すれば事足りるという程度の今のタクシーの現状なのであろうかと。そうでないんだとするならば、今のタクシーシステムを見直して、根本的な改革もやりながら、ほんとうに国民の皆さんに安心、安全に乗ってもらえる、そして運転する労働者自身も誇りといいますか、働きがいというんですか、そういうものを持って従事できるような将来展望を確立する上での一つの流れを見出すべきではないのかなという思いをしているんです。

規制緩和をして4年になりましたよね。4年たってこの議論をしているということは、やはり規制緩和をやって相当いろんな問題が生じていると見なくてはいけないわけですし、その最大の問題というのは、予測をしたかどうかは別にいたしまして、自由化したこ

とによって大量の増車問題が発生して、それが労働条件の問題や安全問題や社会の環境問題について大変な影響を及ぼしているということについて、やはり何らかの対策を講じなければいけないということが、今のタクシーシステムとの関係でも求められていると思うんです。

申しわけありませんけど、国土交通省の皆さんも警察の方も労働省の人たちもいらっしゃるけれども、どれだけ一生懸命やったって、あれは泥棒を追いかけて回っているようなものですよね。泥棒をつかまえるのも結構ですけれども、泥棒が生まれるような背景要因を放置したまま、何ぼ縄をくくるような努力をしたって、それはそれでやるとしても、根本的なところで変えなくてはならないなと思っています。

正直申し上げたいと思うんですけど、私は、今の現状が問題であるというのであれば、ほんとうに難しい言葉を言うんじゃないくて、もとの規制に戻せという意見がある人は言ってもらえば結構なんです。台数規制をなくしちゃったけれども、もとの戻したほうがいいというのであれば、それを言ってもらえればいい。そういう意味での需給調整規制が必要なんだという主張だと思うんです。じゃ、もとの台数規制に戻さないというのであれば、なおかつタクシーにとって需給調整機能が必要であるとするならば、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ことが問われなくちゃいけません。

それから、泥棒をつかまえるといいますか、その親玉の話ですけれども、悪質経営者対策です。事後チェックでもってやると言ってもおのずと限界があるわけですし、入り口のところでどう縛っていくかということも含めて、今までにない発想の中で新しいタクシーシステムということも含めて方向を出した中で、きちっとした柱立ての中で、私は個別問題も論じたほうが良いと思っています。

私たちは、そういった意味でタクシー運転免許というものを提起していますが、これは単に運転者の資質そのものを高めるという、それ自体の目的は絶対にやらなくてはいけないんですけれども、特別な機能を持ち、それが新しいタクシーシステムの中で有効に作用するであろうということでタクシー運転免許制度を提起しているんです。これは資料をぜひ見ていただきたいと思うんですけれども。

ですから、そういう面では、先ほど二種免があるからいいんじゃないかと。もうちょっとよく見ていただいて、出されている本趣旨というものも理解をしていただいて議論をするということにならないと、私は意見の出しっ放しで、まとまった方向が出るということにはならないという危惧も持っておりますので、重要な案件については、その1テーマに



ついて議論をする場を設けるということも含めてご検討をお願いしたいと、そのような意見を持っております。

【委員長】 今のはいいですか。伺って検討させていただきます。

【委員】 今のご意見は全くそのとおりでございまして、実はちょっと別のことを聞こうと思っていたんですけど、ここで水を差すようでやめようかなと思ったりしているんですけど、まことに私も同感でございます。

聞こうと思っていたのは、実はそういう流れになると思わなかったもので、せっかく警察庁の方がいらしたので、ご発言もあったのでちょっと聞いてみたいと思ったんですけど、今のお話で、二種免許というのは人の安全を預かるからより重要な高位の免許。これは全くそのとおりですけど、それが何で一種免許を取ってから3年間という期間を、しかもその間、別に運転してもしなくても3年間はいいいわけですよ。3年間で必ず運転しろと、一定の走行距離を走らなきゃだめだとなったら理屈はわかるんですけど、ペーパードライバーであっても3年たてば試験を受けられるというのは一体どこに合理性があるのかなと。それから、実態としてタクシーの交通事故はふえていますからと言うんだけど、ふえていることと年齢を引き下げられないということの合理性はどこにあるんですかと。例えば二種免許の中身をもっと厳しくしましょうとか、もうちょっと事故をなくすように、年齢制限は取っ払うけれども、二種免許自体はもっと厳しい試験を課しましょうと言うんだったら話はわかるんですけども、どうもさっぱり理屈がわからないんです、何で変えられないのかというのが。この中では、多分、警察庁の方はかかわっていない、対応方針でかかわっているのかどうか知りませんが、未成年だから責任能力がどうしたこうしたと言うんだけど、そんなのはほかにも、保険制度も含めていろんな形でカバーできることなので、僕にはさっぱり理屈がわかりません。それはちゃんと説明してもらえるものなんでしょうか。

【課長代理】 このタスクフォースの関係にうちも入っておりませんが、きのう初めてこの資料を見せていただきましたので、そこら辺のご回答は当方としてはわかりかねるところではあるんですが。確かに3年云々というのは、これまでの経緯というか、昔からのもありますので、なぜ3年にしたのかという理屈部分については、私も、今、手持ちを持っていませんので、そこは今ここで答えできるものではないんですが、基本的には、まずタクシーの事故が増加しているという話を今させていただいたのは、規制を緩和するときに、事故実態は当然見ていかないといけないだろうということにおいて、実際、

事故は今ふえていますので、そこは事故の全体の分析とかをきちんとすべきではないでしょうかという意味で申し上げただけです。

それから、ペーパードライバー云々の話はあると思いますけれども、まさにそういった観点から、走行距離が何キロだったとか、そういったことはなかなかわかりにくいので、まず免許を与えるときにわかる理由としては、路上試験をやるとか、要はずっとペーパードライバーで来た人が路上試験で受かれるとは到底思えませんし、それから取得時講習みたいなのを義務づけて、実際一種免許を取ってからの経過が二種免許を与えるときにきちんとわかるようにと。そういう意味で平成13年の道路交通法改正が行われているというご説明をしたわけでございまして、まさにその改正が行われた効果というのは、施行されてからまだ数年ということもありますので、その効果を担当部局で検証しておるところでございまして、そういったところというのは引き続き見ていく必要があるのではないかと、そういう意味についてご説明したわけでありまして。

3年の理屈については、繰り返しになりますけれども、今、手持ちがありませんので、ここで軽々にお答えできるものではないと思っております。

【次長】 実は私、警察庁の出身でございまして、10年近く前に運転免許課長をやっておりましたので、委員のご質問に対して、不十分かもしれませんがご理解を含めてお話をしたいと思います。

運転免許といいますのは、ご承知のように、今や7,500万以上、8,000万近い方々に対して運転の資格を与えるということでございます。こういう大量行政におきましては、一つの形式的な形で切るということはどうしてもやらなきゃいけないということで、個別事情というもの、もちろん合理性がなければいけませんけれども、例えば普通免許の取得年齢を18歳にしているとか、二種の場合はさらに3年を要するとかいうことも、そういう中で決められたものだということでございます。

それから、二種免許とタクシードライバーの問題なんですが、私自身も二種免許は、いわゆるタクシードライバーに置きかえて言えば、タクシードライバーでお客様を安全に運ぶための最低限の条件だと考えております。したがって、その能力等、運転能力、運転知識、最低限の知識をチェックするという意味で試験がありますので、それに合格したからすべて大丈夫なのかということについては、そうは思っておりません。したがって、ドライバーになってから、さらに運転能力、知識の向上を図るということは、ドライバー、それから経営者ともども考えていかなきゃいけないことだと考えております。

【委員長】 ありがとうございます

時間の関係がございまして、その次にもう一方か二方ぐらいでこの議論を閉じさせていただきますが、よろしゅうございますか。

では、どうぞ。

【委員】 討論が全体的なことに及んでいるようですし、厚生労働省からのお話があったところがあります。私ども労働組合として、そういった多少の偏りの発言があるかもしれませんが、ちょっと発言をさせていただきたいと思います。

まず、これは国土交通省も厚生労働省もそうなのですが、監査、労働条件についてもチェックをしていく。このときに常に最低賃金法に触れるかどうかというレベルの話しか出てこないんです。最低賃金で600数十円という時間単価で、仮に年間1,800時間、多くて2,000時間走ったとして、仕事をしたとして、果たして年収幾らになりますか。それで生計が賅えると皆さんお思いなんでしょうか。特に厚生労働省の皆さんには、それで一家を支えていくことができるのかということについて認識をもう一回変えてほしい、このようなことを申し上げたいと思います。それが1点。

それから、もう一つは、恥ずかしい話をさせていただきますが、事業者のチェック、管理に任せるべきであるという意味での発言もあったようでありますけれども、現状、労務管理がでたらめ、ずさん、こういった事業者のもとに運転者があふれているというのが実態です。きちんとした時間管理をし、きちんとした労務管理をされているきょうご出席のような事業者の皆さんのところでは人が足りないというのが実態なんです。そのことを事業者任せにしているだけでいいのかという話になると、やはり仕組みがどこかおかしいぞ、こんな議論になっていかなければ改善はされないと思います。特に法令遵守といいますか、コンプライアンス、こういったことについて非常にラフな考え方をお持ちの事業者の方が新規参入の方の中でも現実におります。私どものところでも新規参入の事業者から相談がかかってきます。どうやったら働く人たちを押さえ込んで利益率を上げていくことができるか、労働団体として相談に乗ってほしいという連絡までであるのが現実なんです。こういったところを事業者任せにしておいただけで果たして改善されていくのか。この問題についてもっと突っ込んだ議論をしていただきたいなというのがあります。

このようなことでして、先ほどの資格制度の問題についても、私どもとしては今のままでいいとは思っておりません。二種免許だけで十分だなんてとても思っておりません。タクシーセンターのある東京でも、地方都市に比べたらお客様からの地理不案内等々の苦情は

東京のほうがうんと多いわけでありまして、さらに申し上げますと、これは東京のタクシーセンターの方からお伺いした話なので、今データとして持っていませんが、多分正しいんだと思うんですが、苦情が来る運転手さんの勤続年数を調べたら10年以上という、俗に言うベテランと言われているドライバーの苦情が一番多いんです。それは道を知らないからとかじゃなくて、知らないふりをしているとか、そういういろんなことで問題が起きているんだ、トラブっているんだ。こういったことを事業者任せだけにしておいていいんだろうか。そこには仕組みとして何か問題があるんじゃないだろうか。このようなことについても議論を深めていただきたいと思います。

以上です。

**【委員】** 本日、資料2と3にもう対応方針として出されていますので少し指摘をさせていただきたいと思うんですが、なぜタスクフォースができたかということについてまだ疑問を持っておりまして、この間、規制緩和以降もその前からも、タクシー事業者も労使も努力をして、考えられるビジネスモデルについてはほぼ出尽くしていると思うんです。非常に努力をして、救急タクシーでも便利タクシーでも介護でも福祉でもみんなやられていると。そういうビジネスモデルがなぜ広がらないのか、ストップしているのかということと、これを制度上の問題として、この小委員会なりタスクフォースで議論されなければ解決策は出てこないんじゃないかと思うんです。広がらない原因というのは、やはり台数があふれて経営的に圧迫されているところで新たなサービスに進出する余力がないとか、コスト削減で値下げで結局はそっちにいてもペイしないからやらないとか、そういう制約が大きくなっている部分があると思うんです。そこにメスを入れない限りはニュービジネスといっても定着はしないし、広がっていかないし、健全な形にならないだろうと思っています。どういうビジネスモデルがあるよ、どういうサービスがあるよという個々の商売のあり方まで手とり足とりこの議論の中でされなきゃいけないのかということについては非常に情けない思いをしているわけです。規制緩和になったんだから、商売のあり方みたいなものは個々の事業者の皆さんに任せておいてもらいたい。それがほんとうのあるべき姿じゃないかなと思っていますので、できれば対応方針のところでは、制度的な対応策ということについてきっちり書き込んでいただきたいと思います。

何点かありますけれども、軽自動車の問題です。これはやはり労働側の視点を入れていただきたい。道路が狭隘だから軽自動車でなければ運べないなんて、今、日本全国見てもどこもありません。救急車両が入らないような道路なんかはないはずでありますから、そん

なところで道路の問題を持ち出して軽自動車なんていう話はしないでもらいたい。やはりコスト削減で軽自動車にしてほしいというのが本音のところじゃないかと思うんです。ただ、それは労働条件として困るんです。経営者の皆さんは大型車両、外車に踏ん返り返っているかもしれませんが、働いている側は、それこそ10時間、あるいは20時間近くハンドルを持って、車の中で1日辛抱して我慢して働いているわけですから、そういう労働条件の面をきっちり踏まえた上でこの議論はしていただかないと、軽自動車に対しては絶対に反対です。自分がハンドルを持って、10時間以上、20時間近くその中でいる、あるいは安全面から考えていただきたい、軽々に議論していないでいただきたいなということを感じました。

それから、また運転者の問題が両方のタスクフォースで出てきています。非常に人ごみみたいな形で述べられていますけれども、運転者の質の問題はすぐれて第一義的には、天野さんからも出ていましたけれども、経営者の責任の問題、雇用責任の問題であるし、採用時の責任の問題でありまして、その雇用責任を問うことが先であって、問題があるからその運転者にペナルティーとか排除というのはその次の問題として議論しなければいけないのであって、ぜひそういう雇用責任、採用責任についての指摘を書き込んでいただくことが必要じゃないかなと思っていますので、よろしく。今はどちらかという、先ほど野放しに働かせて労働条件なんか守らない、労働時間も守らない経営のところには人があふれているという指摘もありました。まさしくそのとおりで、そういう悪質経営は質を問わずに何でもかんでもどんな人でも雇い入れているという現実があるわけですから、そのところの反省をしっかりとやらなければいけないんじゃないかなと思っています。売り上げと歩合給だけで労務管理をしている経営者はいっぱいいますから、そういった人たちが固定給にすればいいとか何とかという絵にかいたもちをここで指摘をされていますけれども、実車キロなんというのは歩合給と同じなんですよ。実車キロで幾らお客さんを乗せて走ったかが営業収入にイコールなんだから、結局は歩合給と同じなのを改めてこんなところで指摘をしなければいけないというのは、私たち働いている側から言えば、どういう議論をされているんだろうか。やはり運賃の水準ということに密接にかかわってきますから、その辺もちゃんと議論をしていただかなければいけないんじゃないかということ先ほど来感じたところです。

先ほど来、議論がちょっとそもそも論の中に入っていますけれども、やはりタクシーを健全に維持していくためには、適切な台数と適切な運賃水準、それから運転者の質という

のは3大要素として欠かせない問題です。台数を解除したんだから、自由にしたんだから、じゃ、適正な台数に図るにはどうするべきかというシステムの問題が、先ほど来、運転者の資格として提起をされているんだろうと思っています。ただし、そのタクシーの資格として、法令の知識とか、それからタクシーサービスに対する基礎的な講習での技能の獲得というのは、今の時代そんなに難しいことじゃないです。そんなことで運転者の数を絞り込むということについては難しい。これはもう常識的な問題。これだけ国民皆免許時代になったときに、二種免許と一種免許の差というのはありますけれども、そういった法令遵守とか、タクシーサービスに対する知識等の研修、あるいは試験だけで質を確保する、あるいは台数を絞り込むというのは難しいだろうと思っていますので、そうであれば、先ほど来タクシーセンターを政令指定都市まで拡大すると言われてはいますが、そこでの地理試験がポイントになると思います。方法論は1つしかないんです。ロンドンタクシーみたいに3年ぐらい地理試験に通るまでの高度なものにするかどうかでしか台数は絞り込めない。その具体的な議論をしないで、あまり靴の上から足をかくような議論をしていたって何の具体策にもなっていないんじゃないかと思っていますので、抜本的なそういう制度の構築についても議論をお願いしたいと思います。

**【委員】**　今回で5回目なんですけれども、いつも胸が締めつけられる思いでこの席に座っております。こちら側とこちら側の意見は毎回ずっと平行線のまま同じで、この真ん中に座っているメンバーがタスクフォースに入れさせていただいて、その中で議論をさせていただいておるので、中途半端な部分も多いかもしれませんが、皆様の両側の意見を毎回聞かせていただいておりますので、十分に反映できるように小委員会のほうも充実した意見を交わさせていただきたいとは思っています。

ただ、1回目からいつも思っているのは、必ずしも規制緩和後に日本のタクシーが悪くなったのかというと、私はそのようには見ていません。やはり今までできなかった小さなサービスへの対応が十分できるようになって、いわゆるサービスの多様性もありますし、実施主体が小さくなった分、女性だけとか、地域性にあふれた実施主体のバリエーションが出てきたということで、当然、規制緩和後に功罪があると思っています、功の部分の部分が今回あまりクローズアップされていませんけれども、わりと地域においては、ローカルにおいては非常に小さなサービスが十分に浸透してきている。まだ4年なんですよ、ある意味で。規制緩和後、皆さん苦しい立場はよくわかるんですが、まだ4年で、十分にこれから花開くサービスもいっぱいあると。さらにマーケット自体が小さくなるんじゃなくて拡大する

という方向で規制緩和というものを十分使っていけると思っています。

ただ、皆様のご議論を聞いていてわかるのは、少なくとも事前から事後へのチェックに変わってきているということになりますし、ある意味、消費者は安ければいいと常に思っていない。やはり命を預けて密室に1対1で乗っていくという形をとっていますので、そういう意味で言えば、お金を出しても安全性が高くしっかりと目的地に届けていただける。さらに夜でも24時間安心して乗れるという体制がとれれば、コストについては、日本国民はばかじゃありませんので、十分に払ってもそのサービスを維持していけると考えていますので、今、サービスの質の問題、それと経営者を含めた経営者側の責任、それに合わせた労働環境をよくすることによって労働者の質的な向上、それとローカル性、それともう一つ大事なものは、利用者の視点、それと、今、委員もITと、ITは非常に情報の提供と悪質ドライバーの退場、それと色々な意味での情報の共有化というところで非常に重要だろうと思います。それと、事前から事後への、悪質の方々を退場させる、今は退場させるという仕組みが規制緩和後の現状の中ではなかなか切れていないシステムでもありますので、この辺のところは今回の将来ビジョンのほうでしっかりと提案をしていかねばいいかなと思っておりますので、私もいつも真ん中に挟まって心がいつも苦しくて嫌だなと思いつつやらせていただいているんですが、消費者の代表としては十分にこの業界の苦しさというのがわかってまいりましたので、しっかりとしたいタクシーの将来を見つけていきたいと思っています。

ただ、1つ大切なのは、こういう議論が国民の目にもっと白日のようにさらされて、十分にタクシー業界の現状が見えるという部分が必要じゃないかなと思います。やはり業界だけのあらしのように見受けられますので、もうちょっと広い議論をできるような体制、PRにしても情報の発信というものを行政のほうにお願いしていきたいと思っていますので、よろしくをお願いします。

【委員】 簡単なことですが、むしろ事務局に注文したいんですけど、1つは諸外国ではどういう規制がなされているか、あるいはなされていないのかということ。それから、少なくとも私の乏しい経験から推す限り、前回のときに大阪で46種類の料金があるとおっしゃったし、京都でも大まかに言って2種類あるということ、そういう一物何価という状況が果たして生み出されているのかどうか。僕はそれは経験上ないんじゃないかと思うんです。なぜそういうことが起こるのか。つまり大阪ではそういう状況だし、京都でも申し上げたような状況であると。ところが、東京ではほぼ同じ運賃でやっている。その辺

がなぜそうなのかということです。ですから、その辺についてタスクフォースでご検討いただければと思います。

**【委員長】** ありがとうございます

**【委員】** 1点、短く言います。

警察庁の方になんですけれども、今の時点でどうして3年にしたかというのは答えられないというお返事でしたけれども、次回でもいいですから、何かその背景があるようでしたら教えてください。

そして、次長がおっしゃった、二種免許というのはタクシードライバーは最低限のもので、今後もそれに積み重ねていく必要があるという含みでお聞きしているんですけれども、今、警察庁としては、この規制緩和以後事故がふえているという現状を踏まえて、二種免許に対して何か将来的に、将来的にとっても近将来的なんですけれども、近々こしようということを企画しているということがあったら教えてください。

その2点です。次回で結構です。

**【委員長】** そこをちょっとご検討いただければと思います。

実は、議題がもう一つございますので、この辺で2つ目の議題は終了にいたしますけれども、全体的に議論がまだ十分でないところがありますので、やり方も含めて事務局でご検討いただきたい、そういう要望がさらに出ております。意見については承って反映させていただこうと思います。

それでは、最後の議題ですけれども、「バリアフリー対策、環境対策等の社会的要請への対応」をお願いいたします。

**【旅客課長】** では、資料4でございます。バリアフリー対策と環境対策等の社会的な要請対応ということです。先ほどの議論の延長でもあります少子高齢化の中で、今後のタクシーサービスにとって利用者から求められる非常に細かなところ、あるいは地域的なところもあると思いますが、そのようなところへの対応をしてくれている部分、あるいは新たな取り組みというものを少しご説明させていただきたいと思います。

まず、バリアフリー対策。本日も交通バリアフリー法とハートビル法の統合をしている新バリアフリー法の審議を参議院でしておりますけれども、バリアフリーの対策は福祉車両の導入というもので、タクシーの会社がいろいろ取り組みを含めて、平成18年の1月現在で7,660両まで福祉タクシーの車両が着実にふえてきております。これでもまだまだ不十分である、あるいは導入をより促進しようというご指摘があります。本日の国会



質問でもそのようなご指摘がございます。

2ページ目でございます。行政の支援の措置としまして、私どもとしましては、タクシーサービスが個別輸送で、特にこのバリアフリー関係の対策としましても非常に重要な点だと思っております。ですから、要介護者、身体障害者などの移動制約者の移動手段確保という点について、18年度の予算で、これは新規に予算を要求をし認められているものであります。1億2,400万という点であります。実はタクシー関係の予算の支援措置がきちっとした項目で立ったというのは今回初めてであります。先ほど公共輸送機関かどうかというご議論がありましたが、一応位置づけ的に、そのような社会的な要請にこたえていくために税金を使って投入するといった対策として必要な部分として認められたものであります。福祉輸送普及促進モデル地域協議会というものを設置して、実は配車センター設立のシステムへの支援方策、及びこのタクシーの会社が導入する、福祉車両というのは高価、高いものでありますから、通常車両で買う場合との差額の補助を国と地方で協調して半分ずつ補助すると、このようなスキームでございます。ぜひ今後もこの事業を拡充、その他をしていきたいと思っております。

税制関係は、特別償却制度がありました。これも延長が昨年の秋決まっております。

(3) タクシー会社については、政策金融の改革で非常に厳しい中でありましたが、中小企業金融公庫、国民生活金融公庫での財政投融资制度を創設しております。ですから、18年度、この行政の支援措置を新たにいろいろ創設してきているということでありまして、今後ともこの方向で進めていきたい。

3ページ目、事業者等による自主的な取り組み。これは関さんの全国福祉輸送サービス協会が中心になりまして、ケア輸送サービス従事者研修というものを行ってきております。これも従来から非常に長い取り組みの中でありまして、従事者の研修ということを進めてきているところでありまして、2,200名が17年度末で受けられております。今後もうこういう取り組みも進めていきたいと思っております。

課題として書いてあります、少子高齢化の中で、今申し上げたマイカーを運転できない高齢者が多いような地域などで、よりこういう社会的な要請が強くなる。逆に言えば、タクシーが唯一の公共輸送機関となるというところがありますから、この役割とか責任が非常に多くなります。バリアフリーの政策全体がそうであります、本日の国会の議論でも同じなんです、コストがかかります。ですから、このコストは、じゃ、それが事業者の利益という点だけで見れば直接つながりません。ですから、いろいろな支援方策、あるいは

国民の意識も変わっていかないといかんとおもいます。ですから、我々ここは重大な行政の責務と思ひ、今後も拡充、その他をしていきたいと思ひます。

共同配車センターも、そういう意味で情報発信という点からも、先ほどのエリアに福祉車両がどのくらいあるかという情報の発信がないというご指摘を多々承っております。共同配車センターというのは、一つそのようなものの解決策にもなると思ひます。今年度からですから、どのようなやり方のできるか、トライアルなところもありますけれども、ぜひ実現をうまくやっていきたいと思ひます。

あとは、乗務員のスキルアップのため、ヘルパー資格取得などの促進をいろいろ進めてきております。これは労働組合のほうも、従来から、こういう取り組みをいろいろされているということ承っておりますし、当然のことながら経営者もそういうところを進めていくべきだと思ひます。

次の4ページ目、環境・渋滞対策であります。環境問題、増車され、それがいろいろな渋滞問題を起こしているというご指摘は、私どもも認識はしております。その中で予算支援措置で何ができるかという中で、18年度の予算、石特会計の予算の中で、一番上はタクシー事業のグリーン化ということで、GPS-AVMシステムの導入、あるいはそういうものを活用しながらタクシー乗り場の情報提供システムを促進するための予算として、石特会計との連携で、経済産業省との連携で約4億程度の応募になると思ひますが、そういう見込みで、これも新しく①につけております。

②は、エコドライブの管理システムということで、デジタルタコメーターなどの導入の一部支援ということでありまして、これも今年度からまた進めていく。

③は、LPGエンジンの低燃費燃料噴射システムの開発という、これは技術開発の関係でもタクシー関係の技術開発に3億円程度の応募ということで進めております。これはまた経済産業省との連携、来年度に向けても、今、連絡をとりながら進めていこうとしているところでもあります。

5ページ目にありますが、渋滞対策の取り組み事例。ショットガンシステムということ、これは都市行政とともに一緒にやる部分ですけど、池袋の東口では、昔はあそこに花壇か何かあったんですけど、その部分は取り外しています。実はそのタクシープール内に台数検知器とか、あるいは表示を行って、離れた大規模なタクシー第2プールから、駅の乗り場の近くのほうへ配車指示をして、それで待機列を解消するという仕組みをしてきております。この池袋の東口の事例は効果が出ているという認識ですが、今後またフォロ

ーアップいたしたいと思います。

②は自主的な取り組み。札幌駅の南口において、法人は各会社ごと、個人は各団体ごとに、いわゆる入構証ということで発行の制限をしながら客待ちの滞留を減少させる、このようなことに取り組んできております。

Ⅲ、グリーン経営認証ということで、環境負荷の少ない事業運営を行うタクシー会社に対して創設をされているもので、いわゆる交通エコモ財団が認証機関としてやってきております。現在、253事業所が認定されてきておりまして、もちろん認証は更新でございますから、この取り組みを進めてきているところであります。

6 ページ目の課題ということで、環境・渋滞というのは、私ども行政としても非常に重要な対策であります。単体での低燃費車、低公害車の導入という意味での支援方策、あるいはエコドライブという仕方、やり方、ショットガンによります待つスペースの確保をしながらどのようにシステム的にやるかなどをやっていきますが、いずれにしましても各種支援制度の拡充に努めていきたいと思っております。

あとは、タクシーのグリーン経営の観点、グリーン経営の認証を受けている、そのようないろいろな取り組みをしているところ、これはよくありますけど、まずは国の行政機関が率先してそういう会社と契約をするなどというインセンティブも考えられないかというご指摘も承っております。

最後、7 ページ目以降、少子化対策というところで一つの認識をご説明したいと思えます。子育て世代の育児負担の軽減とか、あるいは安全対策という面も含めて、今、政府として非常に重要な課題になってきておりますのがこの少子化対策であります。この点について、各地でいろいろな取り組みをしているところもあります。

まず(1)は、子育てタクシーということで、香川県において行っているところがあります。これは実はNPO法人、子育てのいろんな支援を行うわははネットというのがあります。ここがタクシー会社と子育てタクシーということで契約をし、乗務員への啓発もして進めてきているところであります。これは大変好評でございまして、新聞その他でも報道されている分野であります。タクシーに関してこういう子育てのタクシーというようなところ、地域差はあると思えますけれども、非常に地道、細かいところかと思えますけど、今後の少子化対策の中で非常に重要な点だと思っております。これはまた来年のいろいろな予算的な措置、あるいは行政施策としても、どのような取り組みができるか、ただいま検討中であります。

(2) 下校児童対策。これは倉敷市におきまして、いろいろな犯罪に子供が巻き込まれておりますから、下校時に800円という定額、これに相乗りをするわけですが、定額運賃を導入して進めてきております。これは倉敷で岡山交通が行ってきております。父母会から通知される予定人数に応じて台数を配車する、こういうやり方でありまして。ですから、タクシーに関して顧客から非常に大きな期待があるということ、その一例がここの分野であります。

8ページ目の下は、STSを活用した育児支援輸送サービスの実証実験という形で、実は16年度に一度行っております。府中市の十全タクシーさんにご協力いただきまして行いました。これでいろんな課題の対策などを分析いたしました。実はこの育児輸送についても、やはり需給のミスマッチとか、いろいろ課題があります。このあたりは今後に向けての支援方策、あるいは対策として生かしていきたいと思っております。

9ページ目に課題をちょっと書かせていただいております。先ほどからご説明していただきますように、少子化対策ということで、分野としては大事な分野だと思います。社会貢献にもなる分野。ただ、もちろん従来の流し営業的な発想でいくと、予約時間前後は流し営業ができない、あるいはドライバーさんからしてもチャイルドシートの着脱作業など、そういう意味で負担が大きいなどのいろんな課題はありますが、これをどのようにクリアしていくかという点が大事かと思っております。あと、保育園とか塾への送迎など、このような分野が今後タクシー会社に非常に期待される分野でありますし、必要な地域との連携を図りながら進めていくことが必要かと思っております。

以上、簡単にご説明申し上げます。

**【委員長】**      ありがとうございます

ほとんど時間がなくなってしまいました。あと5分弱になってしまいましたけれども、いかがでしょうか、全体を通じてご発言いただきまして、今のことについてご検討いただければと思います。

**【委員】**      バリアフリーの問題につきましては、今までにない取り組みをいただいたということで、今後ともひとつまたよろしくお願いをしたいとは思いますが、この中では1点、専用車の補助についての、基本的に通常のタクシーの車両を除いてという問題が入っています。ところが、通常の車両を除きますと、対象にならない軽車両というのは皆対象にならないと。そういうことですから、その辺の改善をひとつよろしくお願いをしたいと。

それと、先ほどのニューサービスの中に入るとは思うんですが、この中でケア輸送サー

ビスというのが書かれておりますので、この関連でちょっとお願いと、前段の中で研究を  
してもらうのが妥当かなと思っっているんですが、平成12年度に介護保険法が出まして、  
爆発的に地方から介護タクシーが出ました。二種免許プラスアルファ、ケア輸送というこ  
とで、10万のお金をとって、ケア輸送をとって、そして介護タクシーに入ったと。とこ  
ろが、平成14年に、はっきり言えば、大幅に条件が改悪になっちゃったと。現行の制限  
という形の乗降価格になりましたね。それを契機に、いわゆる介護輸送をやろうというこ  
とで、一つは若い年代の人たちがやりがい、生きがいを求めてここに入っていますから。  
ところが、条件が30分2,100円からぱっと変えられて1,000円になっちゃったと。  
こういう関係で、今、介護タクシーがどんどん減っています。ところが、地方においては、  
タクシーの需要が低迷する中で、いわゆる病院の通院とか、高齢者の輸送というのが本命  
になっているんです。介護タクシーそのものがタクシーなんです。そういう状況の中で、  
2年後にまた大幅に低減された状況になったということで、それぞれタクシーからまた逃  
げ出したと。介護輸送、せっかくヘルパーを取った人たちもおりちゃうと。今こういう傾  
向が続いているんです。その反動として、今のボランティアの人たちが出てきている。だ  
から、そういう状況の中で、せっかく一般のタクシーがケア輸送サービスをやる状況が  
できたわけですから、ここに出ているバリアフリーというのは福祉専用車両ですから、言  
えばリフトとか、スロープという形の中でつくられていきますから。いわば補助体制も、  
それなりに政府のほうもお考えいただいているということで、これはそれなりに進むと思  
うんですが、せっかく出てきたこの介護タクシーというのは、もうタクシーの一部である  
と。ところが、厚生労働省のお考えというのが移動介護ということに対して、輸送という  
ことに対してほんとうに理解がないですね。ここにいらっしゃるから、専門が違うから私  
は言いませんけど、ほんとうに介護輸送ということに配慮がないと。ですから、厚生労働  
省関係のそういった中でいろいろ話を聞きますけど、輸送には金をかけないという論法か  
ら来ていますから、我々と話がちょっと違うと。

これは後の問題ですから別なんです、全国的に介護タクシーというのは、今、出てい  
る福祉タクシーの何十倍もあるわけです。現状にそういう人たちが1日に何回か輸送、は  
っきり言えば、経験のある人たちは、途中で車いすで手を挙げられると運んでいるわけ  
です。そういう輸送をやりながら、そこからずっと減少し出している。これをそのまま放  
っておきますので、せっかく出たタクシーというものの中に入ってきた介護輸送、健常者  
であろうと、移動介護者であろうと、区別なく輸送していくという諸外国、ヨーロッパに

あるような形になってきておるのが、はっきり言ってだんだんと衰退していくと。この問題というのは、先ほどのニューサービスの中での、もう30年もやっていますからニューサービスじゃないんでしょうけど、介護保険法というのはまだ12年からですから、はっきり言えとはニューサービスだろうと。それは育てていく対応というものを少し観点を変えて見ていただきたい。論議もいただきたい。そうでないと、バリアフリーの中に入ってしまうと埋没するだけなんです。地方のほうの輸送というのはもうそういう形ですよ。そこを育てないと、ほんとうの意味のタクシーが育たないなという気はしていますので、いろいろ意見はありますけど、その辺だけお願いをしておきたいと思っています。

【委員】　ちょっと重なるかもしれないんですけども、行政の支援ということで書いていますけれども、一番大事なことは、今、移動制約者の方は公共交通機関を使えないで、その分コストがかかるわけです。その辺のコスト負担をだれが見るかということが避けられているというんです。それはいつも避けられているので、まずはそこを国家的というか、国民的な議論に持っていくということです。それと、こういった支援じゃなくて、もっと地方でタクシー業界、いろんな業界が集まって協議ができる協議会、今の80条許可を出すための協議会しかないんですけども、私はもっとほんとうに福祉の移送が広まるような話を前向きにしたいということを言っているんですが、当市でもどうしても許可を出すための協議会にしかないということで、その辺を行政としては、もっと集まって協議できる仕組みをつくるというか、その辺をまずしていくことが一番大事じゃないかなと思います。

もう1点、先ほど委員も触れられましたけれども、例えばNPOですと、平均的なコストが1回4,000円かかるとか、例えば救急車ですと、当市の状況ですけれども1回4万円ぐらいかかります。民間ですと、それが1万円以下で済むとか。民間はいろんなコスト削減をして安くなっていますし、ご存じのように給料も非常に安いという問題もありますけれども、ほんとうに考えたら、もっと安く効率的なものを選択できるんですけど、今は要は全体で考える仕組みがないから、何となく安易なところに補助を出したり、そういった仕組みになっています。その辺をぜひ前向きに取り組んでいただきたいなということです。

【委員】　今回、新聞に載りましたけれども、運輸局さんの大変強力なご指導と、それから各我々のところの地方公共団体のご賛意を得て、最近、子供の皆さんが凶悪な犯罪に巻き込まれておるといふ実態があります。我々タクシーの、全域をくまなく走り回ってい

るという特殊な機能性を生かして、そういうお子さんを犯罪から守っていくということに積極的に取り組んでまいっております、ええ報告をさせていただきながら、あまり大阪の町も、いろんところでタクシーのイメージが悪くなっていますし、若手のいい運転手の皆さんがこぞってこの業界に入ってもらえないようになってきております中で、我々といったら、あまねく公共の輸送産業としてまっしぐらに、いいことはやっていくということで突き進んでまいりたいという思いであります。

我々は5回終わりましたから、いよいよホームコーナーに入りましたから、この委員会が、やることはやりますので、しかるべき一つのしるべをお指し示しただけのようにご期待をしながら報告といたします。

【委員長】 ありがとうございます。その辺心得て。

【山内委員長】 よろしいですか。

それでは、ありがとうございます。時間のほうが既に超過しております、司会の不手際で大変恐縮でございます。

それで、もう1点だけ、最後に今後の予定ということで、それだけ簡単をお願いします。

【旅客課長】 今後の予定ということであります。先ほど委員からもございまして、その問題の認識、そういう前提は含めて議論しておるんですが、そのあたりをもう少し体系的な整理もして、それについてのいろいろな取り組みとか課題解決をどのようにするか。そのような体系的なご説明を含めたご議論を次回させていただきたいと思っております。これは第6回骨子案と書いてありますけれども、別に何も骨子案をここで示してそれを議論するという意味ではありませんで、本日はいろいろなメニューがアトランダムに出ている感じで、若干事務局としてその点はおわび申し上げたいと思いますが、そのような今までのを含めた体系的な議論を整理させていただき、ご議論をいただきたいと思っております。予定では6月に最終的な報告書案ということで整理をしていきたいと思っておりますが、次回はそのような形での整理ということでお願いしたいと思っております。

【委員長】 よろしゅうございますでしょうか。先ほど何名かの委員の方から進め方、議論の仕方についてご指摘がありましたので、その辺を踏まえて次回の内容を進めたいということでございます。具体的に日程をあれですか。

【旅客課長】 5月22日の週で……。

【委員長】 今、事務局から5月22日の週で次回開催したいというご提案がございました。大変恐縮でございますが、私の都合を言わせていただきますと、23日の火曜日の

午後、あるいは25日の木曜日の午後というところで、皆さんのご都合を願いたいと思いますが、いかがでございますでしょうか。

(日程調整)

【旅客課長】 では、16日の午後でよろしゅうございますか。整理を。大変済みません。

【委員長】 大変恐縮でございますが、今回は5月16日の午後ということにさせていただきます。

本日はお忙しいところ、長時間にわたりご議論いただきましてありがとうございました。司会の不手際でちょっと時間を超過しまして恐縮でございます。

次回の会議、第6回目になりますけど、ご参加のほうよろしく願いいたします。

きょうはこれで。

【旅客課長】 ありがとうございました。

では、次回、5月16日の午後ということで。またリマインドさせていただきます。よろしく願い申し上げます。

--- 了 ---