

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6回）

2006年5月16日

【旅客課長】 それでは、定刻になりました。若干の委員の先生方が少しおくれておられますが、時間になりましたので、第6回のタクシーサービスの将来ビジョン小委員会を開会いたしたいと思います。蒸し暑い中、お集まりいただきましてありがとうございます。

本題とも関係いたしますが、コミュニティーバス、乗り合いタクシー、あるいは福祉関係輸送の促進の関係の道路運送法改正が、先週の金曜日、国会で成立いたしました。公布という段取りになっております。本件との関係等もごございますけれども、いろいろニーズにこたえた、期待されるサービスを、改善、促進していくための法律と理解しております。関係の皆様方、ここにもいらっしゃいますし、引き続きご支援をよろしくお願い申し上げます。

これより、進行につきましては山内委員長によりしくお願い申し上げます。

【委員長】 お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。

このタクシーサービスの将来ビジョン小委員会も、きょう6回目ということで、これまでいろいろと議論してまいりましたけれども、そろそろ取りまとめの方向に入ることとあります。そこできょうは、メーンの議題としては、骨子をどういうふうにつくっていくか、報告書骨子の素案を提出していただいて、議論することになっております。

会場の関係で、机が狭くて隣の人と接近しているんですね。大体、人間の心情、心理として、接近していると気持ちが高揚して、いろいろ議論が出やすくなるという、いい面と悪い面が。皆さんクールダウンしながら議論していただきたい。

まず事務局から、資料1で、報告骨子案をご説明いただきます。よろしくお願いいたします。

【旅客課長】 それでは事務局のほうから。前回まで5回、議論させていただきまして、データのなご説明もいろいろさせていただきました。あるいは今後の課題、対策についてもいろいろご議論いただきながら参りましたが、報告書の骨子という形での素案ということで、全体の流れを事務局のほうで整理させていただきました。これに基づき議論をお願いしたいと思います。

1 ページ目をお開きいただきたいと思います。タクシーサービスの将来ビジョン小委員

会報告書骨子ということで、まず、時代認識でございます。急速な少子高齢化が進行して、人口減少社会に直面する。冒頭申し上げました今般の道路運送法改正も、こういう直接的にかかわる課題を解決していこうという内容であります。タクシーサービス全般におきましてもこういう時代認識で、2番目に、経済成長を持続させ、活力ある社会を築いていくために、新しい知恵と技術が不可欠だという認識を持っております。そういう中で、一人一人が個性と能力を発揮して自己実現を図っていくために、交通サービスの点から、いろいろな改善、環境整備が必要だということが、現在の時代認識としてとらえられるのではないかと考えられます。

「タクシーの位置づけと期待される役割」、まず位置づけ論でございます。現状で、「位置づけと特長」を整理しております。1点目でございますが、タクシーは、鉄道あるいはバスという、いわゆる大量公共交通機関と言われるものとの比較において、比較的近距離のドア・ツー・ドアの少量個別輸送で、そういう意味では非常に高度な輸送サービスであるということで、この分野を担う公共交通機関であるという位置づけを、私ども、政府のほうでも持っております。

こういう公共交通機関ということの中で、面的に移動いたしますから、鉄道、路線バスなどと異なり自由度が高いということでもあります。ですから、今後、画一的でない、一人一人が個性と能力を発揮していろいろ活動していくような今後の社会において、多様なニーズに対応が可能だと位置づけられます。

「主な輸送の態様」は、都市と地方はいろいろ状況が違うという話はこの委員会でも多々出ましたが、都市部は、駅とか繁華街からの帰宅、あるいは、いろいろなアンケート調査でも、急ぎのときに使う、きょうのように雨が降っているときに利用するなど、ニーズに応じていきますが、流し営業が中心であるという分析です。

地方部は、国内外の旅行者の移動手段。国内旅行でもそうですけれども、どこかの駅に来て、そこから移動する。あるいは、もっと地域ですと、生活の足を提供するサービスが多々ございますが、ここでは、営業所受けを行う部分のウエートがむしろ高い分野ではないかと思えます。

これは大ざっぱに都市部、地方部にしております。これがまざっているところ、より過疎部、いろいろあると思えます。

「近年の動向」でございます。まず、乗り合いタクシーなどを利用しました多様なサービスの提供が出てきております。今般の法改正でもそうですが、バスの廃止代替のために乗

り合いタクシーを利用しているケース、後で具体例もつけております。あとは空港送迎、あるいは、終電後の輸送を担う駅・団地間の輸送という分野が出てきております。

もう1点は、福祉タクシー、子育て支援輸送、あるいは、近年特に、安全対策として下校対策、これも後で資料をつけておりますが、こういう取り組みが出てきています。

観光タクシーという意味で、旅行会社とのタイアップで進められる観光タクシー、あるいはV J C、ビジット・ジャパン・キャンペーンという政府の政策、観光立国のキャンペーンの連携、通訳サービス、このようなものが出ている。

デジタルGPS-AVMシステムを使った家庭配車の高度化は、特に山の手地区などではなかなか配車が難しい、あるいは時間がかかると言われております。ここを、非常に高度化を進めているということが起こっております。

あとは、ハイグレード車、専用乗り場の整備、これも資料をつけておりますが、いろいろ工夫されております。

タクシーの特性を生かした、ニーズへのいろいろな対応が出てきておりまして、こういう動向の中から、期待される役割ですが、左側に、個々人が自己実現を図っていく、あと、個人が自由に多様に移動できることが、今後特に必要になってきますし、右側では、高齢化社会の進展で、今はいいですけど、マイカーを利用できない高齢者などの移動需要が今後急増してくると見込まれます。

こういうことの中から、タクシーとしての公共交通機関であります。ニーズにこたえ得る公共交通機関として、過疎地における高齢者等の生活の足として、公共交通体系を構築していきます。鉄道、バスなどとともに、総合的な体系の中で、社会的重要性が非常に高まっていくと認識しております。

2ページ目であります。「タクシーの現状」で、それぞれ事業者、運転者、利用者として、現状を課題として書かせていただいています。若干、厳し目に書いているところもございますが、ご容赦いただき、「新たな取り組み」であります。まず、事業者サイドは、創意工夫を生かした多様なサービスが提供されています。高品質なサービスを提供しておられるタクシー会社などもあり、新たなサービスが各地であらわれていますし、評価を受けています。非常に地道な努力もありますが、個別の小さいサービス改善から、利用者に支持されていますし、今後も期待されます。

一方で、「意識改革の遅れ」と書かせていただいています。全般、社会経済行動がいろいろ変わってきてございますし、今後の急速な少子高齢化、あるいは人口減少社会の中で、

運転者任せにしている流し営業という従来のすばらしいビジネスモデルから、なかなか脱却できない状況があるのではないかと考えられます。ということは、新たな市場開拓による需要喚起ではなく、今ある需要、あるいは徐々に下がっている需要をみんなで分け合う傾向があるのではないかと。ちょっと厳し目に書いてありますが、ご容赦いただいて、こういう傾向があるのではないかと。むしろもっとマーケティング分析に基づき、顧客開発努力、顧客ニーズの直接把握の努力が不足しているのではないかと。委員の皆様方からもこういう激励が伴うご指摘を多々受けます。あとは、サービス内容について情報発信が不足している。八田先生などもこの点を強くおっしゃられて、よくわからない、もっと発信していくべきだということがあります。

次の点、モラルハザードの議論等々ございましたが、実は問題のある事業者も参入できております。これが市場から退出しないという中で、競争市場でございますから、対応していくために、遵法意識が低下している、モラルハザードが起こっていることが課題として挙げられます。こういう場合は、低運賃競争に走って、安全確保に必要な措置を怠る事業者が散見されます。もう1点が、歩合給が主流でありますから、増車リスクを運転者に転嫁しやすいという課題、問題があります。営業収入が伸びない中で供給量が増えて、総収入を確保するため増車に走るという傾向がございます。

前半、こういう事業者、会社サイドの現状課題がございます。

一方、運転者の視点から、「労働環境の低下、質・安全への信頼の低下」という課題がございます。歩合給が主流でありますから、営業収入の低下が賃金の低下、モラル低下などにつながり、ひいてはサービスの質、安全への信頼の低下を招くおそれがありますし、そういう厳しい状況にあるという点は、この委員会でも何度もご発言いただいた点であります。

利用者サイドに目を向けますと、メリットは、創意工夫を生かしたいろいろな運賃・サービスが可能になってまいりましたし、いつかタクシーがつかまらないときがございました。そのときと比べ、大変つかまりやすくなって、利用が容易になったという点で、利用者としてここはメリットであります。

一方、問題点は、利用者サイドからもございましたが、地理不案内とか、こういう点のサービスの質が低下しているという課題、アンケート調査でもこの点がございましたし、安全は利用者にとって非常に大事だという認識から、安全性への信頼低下という点の危惧がございます。

こういう取り組みの中で、創意工夫を生かした運賃・サービスが提供されつつあるという現状ではありますが、問題のある事業者が退出しないということでのモラルハザードが生じてきているという点が現状だろうと思います。

3ページ目であります。タクシーの現状と背景分析はどういうところであるかという点の議論を、表のような形で整理させていただきました。若干、経済的な分析などもさせていただいております。

まず、需給調整規制を廃止しております。規制は弾力化してございますから。真ん中で、新規参入や増車による供給が増加しているということでもあります。ですから、サービスが提供される、供給が増えております。一方、やる気のある事業者がいろいろな工夫をしてきている。これが利用者には、利用しやすい環境、すなわち待ち時間が短縮されていますし、サービスもいろいろなものが増えてきているという点で、成果があらわれつつあると私どもも思っておりますし、今後も期待されております。

一方、タクシーの特性を分析しております。まず①、従来から言われております、情報の非対称性というものがタクシーサービスにはある。要すれば、タクシーをおりるまで利用者には運賃がわからないという、タクシー提供者のほうが利用者よりも取引内容を、事前に多くの情報を有しているという情報の非対称性がございます。

②に、特に流し営業では、どういう会社、あるいはドライバーを、なかなか選択しにくい、選択可能性が低いということです。

これが③につながり、運転者と利用者の関係が一度きりという取引であることが多いので、良質なサービスを提供していこうという意欲の低下を生じやすい背景があります。

そういう中で、右側の④、一方で、場外営業という営業形態でございますから、出庫して、運行管理の過程を経た上で帰庫してくるまでの間の労務管理は、実際は運転者が場外に出ておりますから、この点はなかなか困難であります。ですから、ここの特性に着目し、現在、歩合給を主流とする賃金体系になっております。

ということは、ここも議論がございましたが、経営者と運転者が、会社あるいは会社の従業員であって、利用者との関係でどういう内容、サービスであるかという関係ではなくて、経営者は、まず運転者との関係で、どういう給与形態で、どういうやり方をやるかどうか、労務管理がどうか、あるいは、運転者が利用者と直接対応する、こういう形になって、供給の二重構造があるという点が現状認識であります。

こういうところを含め、右側の⑤、実は車両費は相対的に低く、増車が容易でございます

す。ですから、増車がしやすいという意味で、鉄道、バスなどと圧倒的に違うところがあります。

こういうところがございます、特に①、②、③、あるいは④の下、供給の二重構造というところから、「市場の失敗」の存在がある。ですから、問題のある事業者が市場からなかなか退出しないという状況、背景分析でございます。

「市場の失敗」は、下に注書きがございます。これは、ご議論がありましたら、後ほどご説明もさせていただくことにいたしますが、情報の非対称性、自然独占などの規模の経済性、外部性などによって、自由な私的活動に任せたのでは望ましい資源配分が実現しないということで、経済学的に言いますが、市場機構が全く機能しないということではありません。「市場の失敗」という状況が存在した場合においても、市場機構を有効に機能させるために、最小限の政府の市場への介入は正当化されますが、一方で、「政府の失敗」という問題もあります。

「市場の失敗」の議論があり、問題のある事業者がなかなか退出しないことから、経営者の意識改革もおくれぎみ、あるいは経営者のモラルハザードが起こることがあり、一方、ドライバーサイドからしますと、先ほどの労働環境の点では、歩合給を中心とします賃金体系の中で、モラル、質・安全への信頼の低下が課題として出てきているということでございます。

渋滞・環境問題を引き起こしているのは、増車リスクを運転者に転嫁しやすい、車両も安いということで、右側にこのような課題があります。

こういう課題をとらえた上で、一方で、規制緩和の成果を伸ばして、かつ問題を最小化できる取り組みを考えていく必要があるのではないかと、将来をにらんだ議論の展開として認識していきたいと思っております。

まず1点目は、「市場機構を有効に機能させるための施策」であります。(1)ですが、一定のちゃんとした質を確保した上で市場の門戸は開放しつつ、問題のある事業者の退出を促進する仕組みを構築する、ここが大事ではないか。市場の門戸は開放しながら、問題のある事業者の退出を促進する、この点であります。

1点目の「・」にありますように、事業の活性化のために、引き続き、やる気のある、能力ある事業者の新規参入を認めることが必要だと考えられますし、以前の需給調整規制に戻ることは、創意工夫が促進されずに、結果として利用者利便が低下して、タクシー全体のサービス、発展を妨げるおそれがある、このような認識を持っていきたいと思ってお

ります。

2番目。タクシー事業は、先ほど申し上げました、情報の非対称性などの「市場の失敗」は存在しておりますが、「市場の失敗」はどの産業にも多かれ少なかれあるものであり、これをどう対処して、市場機構を有効に機能させるのかを検討することが課題の解決だと思います。「市場の失敗」があるからといって市場機構にゆだねるべきではないということは、少し短絡的な主張だという認識を持っております。

3番目。政府による規制は、一定の場合、ありますが、「市場の失敗」に対応するために望ましいものでなくてはならないということでありまして、タクシーサービスにおける「市場の失敗」の議論は、情報の非対称性あるいは歩合給を中心とした経営者と運転者の供給二重構造という特殊な関係などに起因しているということであり、需給調整規制によって対処すべきものではないという問題認識に立っております。

したがって、ではどういうことをするか。タクシー事業においては、①、一定の質を確保しながら、これは利用者の利便のためであります。②は、利用者が選択しやすい環境整備を図るということ。③は、法令遵守のインセンティブを付与する、あるいは問題ある事業者の退出を促進していくためにも処分の厳格化を図る。①、②、③でもって、問題のある事業者の市場からの退出を促進するための具体方策を進めていくということで、市場機構が機能するように努めていくことが必要だと考えております。

(2)で、利用者ニーズに対応した新たな事業展開の促進であります。安全の確保を前提としながら、引き続き、事業者が創意工夫を生かしやすい環境整備をしていくことが必要でありますし、事業者によります経営努力、国による適切な規制は必要だと思います。

Ⅱの「輸送の安全の確保方策」、これは非常に大事な点でありますし、現行道路運送法の許可の基準も、輸送の安全の確保が一番大事な点であります。安全マネジメントの導入、運行管理制度の徹底、監査の強化、処分基準の厳格化ということで、山内先生にも参画いただいております安全対策検討委員会において、別途、具体対策を検討中でございます。ドライブレコーダー、デジタコなどの安全性向上に対する新たな技術の導入促進をしながら安全確保をしていく必要があるというのが、Ⅱであります。

Ⅲに、「渋滞・環境問題への対応策」が課題としてございますし、私ども行政としても、この点が課題であるとも思います。

1点目、全体としては、延べ実働車両数は横ばいであるにもかかわらず、駅や繁華街に客待ちのタクシーが集中するということがあります。局地的に渋滞・環境問題を起こして

いる場合があります。

こういう場合の対応ですが、総車両数を規制しても、いずれにいたしましても駅、繁華街などに局地的に集中する傾向という行動パターンがあるということですから、効果は大きく出てこない。むしろ空車走行の削減に資する技術の促進、乗り場管理の適正化などの具体方策が必要だと思えます。

また、1点目にタクシーの認識を申し上げました、公共交通機関、公共交通事業者として、事業者による自主的な取り組みが重要だと考えます。

5ページ目以降、今のような認識に基づき、具体的な施策案を書いております。前回までに議論してきた内容で、今後詰めをしていった上で進めるべき対策を例示として書いております。

「I 市場機構を有効に機能をさせるための施策」、「(1) 一定の質を確保した上で市場の門戸は開放しつつ、問題のある事業者の退出を促進する仕組みの構築」で、まず、サービスの質の確保という点で、運転者の質の確保・向上が一番大事な点であろうと思えます。

ここでは、1点目、運転者登録・地理試験の導入。これは前回もご議論いただきました。

2番目の、運転者要件の見直し。2種免許の取得のほか、事故歴が多くない、あるいは一定の講習を受けていることなど、質の確保ができるような要件の見直しが必要ではないか。あるいは、そういうドライバーをどう雇うかにつき、一定の質を担保できるドライバーを雇用するという、雇用者責任が必要になるのではないかという点。

いわゆるインセンティブとしても、運転者表彰制度のガイドラインを作成する。

あるいは、高齢ドライバーにつきましては、安全性の観点から心配がある点は、定年制の導入。

こういうことなどから、運転者の質の確保・向上が非常に大事ではないかという点であります。

次の、「問題のある事業者の市場からの退出促進」という点であります。利用者が選択できる環境整備として、サービス内容、運賃の明細がわかりやすい情報提供ガイドラインの作成が必要ではないかという点は、八田先生からもいつもご議論いただいています。

事業者ランク制度・運転者ランク制度というように、利用者からわかりやすく、選択できるためのガイドラインの作成。

3番目に、乗り場において順番に待っている点について、利用者は一定のプレッシャー

を受けるということでもあります。ここも、乗り場の整備の促進、あるいは乗り場もサービスによって分けるというやり方があるのではないかと。優良事業者の乗り場、禁煙車両の乗り場など、工夫があるのではないかとということでございます。

(3) のコンプライアンスの向上は、非常に重要な点であります。ですから、ランク制度をやっておりますが、これを含め、むしろ優良事業者の肯定的な評価を積極的に公表していくやり方が必要ではないかと。運行管理制度、処分基準の強化は、別途、安全対策でも進めているところで、労働関係法令を守っていないところについての他法令違反への対応も強化していかなければいけないという点があります。

(1) は、こういう意味で、質の確保をしながら、問題ある事業者の退出を促進という仕組みの構築であります。

(2)、利用者ニーズに即したいろいろな事業展開を促進していこうという点でございます。これについて、まだまだいろいろ工夫のやりようがあると、船山委員、あるいは飯島委員からもいつもご指摘いただいている点であります。

経営努力の中で、まず1点目、移動生活産業というぐらいの認識を持ち、そこへの脱皮をしていく。ニーズにどう順応できるかという点。もう取り組みもありますが、より一層進めるべき話が多々あります。観光タクシー、福祉タクシーなどは現状でもやっておりますが、もっと進めるべき点。あと、反復的に使われる定期券的な、貞包さんのところがいろいろやっておられます、定型契約型サービス、あるいはリピーターを優遇する、これは近年では常識化している。家庭配車を高度化する。ハイグレード、専用乗り場、こういう点のサービス展開が必要かと。

(2)、そういうサービスをいろいろ展開していく中に、まずもって大事なものはマーケティング分析、あるいは利用者のニーズの直接把握であります。潜在需要をいかに掘り起こすかという点、あるいは顧客へのPR、エリアごとに、このエリアにはどういうタクシーサービスがあるのかなどという案内がまだ充実していない点など、あるいは、利用者の声に直接耳を傾けるカスタマーセンター、通常どの会社もありますが、こういう点の充実をもっと進めるという点であります。

一方、利用者ニーズに即した事業展開の促進の中で、私どもの国なり、あるいはその他の規制の中で、事業活動によって障害になっているようなことがあってはいけないと思います。ですから、いろいろ事例の紹介・普及、きょうもちよっとさせていただいておりますが、これをしていって促進する。

あと、車種区分などを地域ごとに反映する仕組みにしていくべきだというご指摘、ごもつともな点。

運賃制度についても、多様な運賃導入を促進する点とともに、不当競争の審査を厳正化していくという意味で、結果的に利用者のメリットにならない不当競争に至るような、何でもかんでも低価格競争というものは、やはり審査を厳格化していかなければいけない。こういう点などがあります。

運行管理制度についても、今後の課題ですけれども、いろいろな資格の統一、あるいは兼業の場合の扱いとか、小荷物配送の可能化などという点で、適切な規制の改善は必要だろうと思います。

最後、6ページに、「輸送の安全の確保方策」という点で、別途、安全対策委員会でも検討しておりますが、安全マネジメント導入、運行管理制度の徹底、監査強化、行政処分の厳格化という意味で、「厳格化」ばかり書いている印象を受けますが、安全問題は極めて重要ですし、優良な事業者が活動しやすく、悪い事業者が退出するという健全な市場機構を実現するために、こういう対策が必要だろうと思いますし、運行管理の確実な実行のために、タコグラフの全地域への義務づけなどの検討も必要だろうと思いますし、ドライブレコーダーの導入促進、デジタルタコグラフの普及促進など、この点の輸送の安全確保が必要だと思います。

「Ⅲ 渋滞・環境対策」で、GPS-AVMの導入促進のためにいろいろな支援方策も進めておりますが、より一層進めるといふ点と、乗り場管理の適正化で、いろいろな整備促進をしていかなければいけないですが、ショットガン方式と言うように、駅前で待つ駐車場を別の場に用意して、必要な分だけ配車する仕組み、この点にスマートプレートを活用していくやり方、あるいは駅の入構問題も、渋滞問題とともに駅調整という点もあります。この協議の場の設置など、駅周辺の秩序維持のルールづくりが必要になってまいります。行政側、管理者側も必要な部分はやりますが、公共交通機関として、事業者によっても自主的な取り組み、逆に言えば、混雑が明らかにわかるところへ車が向かうことを、社内でそうならないようなことを、組合、労働者サイドと考え方を徹底することなど、公共交通機関として必要な、自主的な取り組みが求められております。あと、走行環境の改善では、違法駐車対策を強化する。あるいは、グリーン経営認証ということで、グリーン経営をしているところをむしろ活用するやり方など。こういうことが必要だろうと思っております。

以上のような対策をとりながら、あるいは先ほどの問題認識を持ちながら、事業者が創意工夫を生かしながら、「市場の失敗」を是正する、それで市場機構を有効に機能させるというようなやり方で、安全確保を図りながら利用者利便を増進していくということであり

ます。

冒頭の認識のもとに、今後ますます利用者の期待、ニーズが高まるタクシーサービスの活性化を図っていくということで、個々人の活動を活性化するという、社会貢献をしていくということに進めていきたいということで、とりあえず素案をまとめさせていただきました。

関係資料は後でござらんいただければと思いますので、利用者ニーズに対応した事例、さまざまなお取り組み状況ということで、本日ご参画のタクシー会社の方々のもをなるべく入れるようにして、少し敬意もはかりながらつくらせていただいておりますが、ただ、たくさんのタクシーサービスの方々がおられますので、それも、ちゃんとしたもので成功事例、優良事例として紹介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】 ありがとうございます。報告書骨子の素案ということで、考え方を示すこと、構成を示すことが中心でご説明いただきましたけれども、きょうは、これについて議論いただいて、別にすべて結論を出すというわけではなくて、これまでもいろいろとご議論、ご意見をいただいておりますけれども、さらに問題を整理してみたらこうなったということについてご議論いただいて、まとめていきたいと思っております。

特にこの部分から議論しましょうと区切りませんので、全体についてご意見をいただきたいと思っております。それでは、これから討論に入りたいと思っております。よろしく願いいたします。どなたかご発言をどうぞ。

【委員】 今、いい形で、ある程度まとめていただいたんですが、今までこの会議の中でも何度か発言したと思うんですが、今、改めて、報告骨子の中に、タクシーは公共交通事業だということと、地域の政策の中でいろいろと議論するべきだということがうたわれているんですが、ちょっとだけ勉強いたしまして、国会の議事録をインターネットで調べて、地方分権とタクシー行政というので引いてみたら、今まで約30回ぐらいヒットしたんです。古くは昭和27年の参議院の交通委員会の中から、最近では4月14日に出たものまであるんです。

その中の一つで、僕は知らないですが、昭和46年に出た四六答申は、タクシーの規制緩和を進めていたタカハシさんがそのときの担当者として進めていたんですけれども、こ

の中には、タクシーは、究極は地方分権して、地方の交通政策の中でそれぞれ、例えば公安委員会、県、地方の消費者団体とさまざまなサービスの提供を進めるために検討していくべきだと。大まかな部分は、国土交通省の自動車交通局の中で法律の整備をしていって、実施と運用については、地方運輸局もしくは地方自治体の中で、渋滞政策とか福祉、観光にあわせて、要は地方分権をしていくべきだというのが、昭和46年の答申で一部出ているんです。

ところが、その答申はその後どこかに消えてしまって、うわさによると業界が反対したという話もあるらしいですけれども、また、つい最近では、どういう質問があったのかわかりませんが、平成12年5月18日に、このときは今の経済産業省の二階先生が国土交通大臣だったと思うんですが、いろいろとあるんですけれども、タクシーは、ご承知のように地域密着型の公共交通機関であり、人口の上下によって、地域の実情に応じて利用者の利便の確保として考えていかななくてはならない。そして、まさに地方分権の時代であり、地方の行政の関係者、利用者、労使一体となった関係者の間での協議機関を持ち、協議する場所をつくって、そういうことにつき今後検討してまいりたいということで、これは多分、規制緩和の後に地方協議会みたいなものを国交省がつくっていただいたときのことだと思うんですが、その中で、タクシー事業がほんとうはずっと論議されていって、その地域に合ったサービスとか、地域の実情に合った価格帯とか、地域の、例えば交通の実情に合った条例をそこでつくっていったほうがいいのではないかと今すごく感じているんです。

だから、今回この委員会の中で、いろいろ具体的なタクシーの新しいサービスに対する方策は、法律の関するところで、法律と、実際にサービスを提供する中でふぐあいがあれば、それを是正していただけるということですから、基本的に、これから、それぞれの現場で動いているタクシー事業に関しては、地域の交通政策の一環として、地域の消費者とか行政、公安と話して運営していったほうがいいのではないかとこのことを提案さしあげたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

どうですか、まずは皆さんにご意見を出していただいてから議論を整理しますか。

【旅客課長】 出していただいて。事前にペーパーも少しいただいておりますから。

【委員長】 皆さんからご意見を出していただいて、少し問題を整理して、まとめの中にどういうふうに反映するか議論をするというスタイルでいこうと思いますけれども、今、委員ご指摘の点は結構重要なポイントで、今回の法改正も、ある程度そういう側面を持つ

ていると思うんですが、コメントを差し控えて。

そのほかいかがですか。どうぞ。

【委員】 お手元の資料の中に、自交総連が発表しました、タクシー運転免許法制化プロジェクト報告という文書が入っております。これを全部紹介するわけにはまいりませんので、これまで私が主張してきました内容、並びにこの間の規制緩和をめぐる評価と問題点で、自交総連として考えている今後のタクシー事業のあり方全般について、必要な政策提言をしておりますので、ぜひご参照願いたいと思います。

今、事務局からの報告説明がありました内容について、私なりの幾つかの疑問を持っております。といいますのは、規制緩和されて4年が経過いたしました。当然、政府が規制緩和政策を実行するに当たって、その数年前に運輸政策審議会で、必ず規制緩和をするんですよと。その前提に立って幾つか想定され得る、例えば供給過剰、増車による安心・安全性の問題や、悪貨が良貨を駆逐するといった悪質事業の問題、さらに、おそらく地域に発生するであろう交通事故、及び都市交通に対する阻害といった事柄について、どういう手法をもって解決すべきか、おのおの委員の皆さんご意見をという話がありました。

その中で、「市場の失敗」と書かれておりますが、当時においても市場の失敗というのは存在していたわけです。当然、市場の失敗を想定しながら、その上に立って、どういう形で起こり得る規制緩和の弊害や混乱を除去していくのかという論議がされた結果として、今でも覚えていますのは、1つは、緊急調整措置制度を導入する。もう一つは、運賃は届け出制ではなく認可制という形で残します。さらに、事後チェックできちっと機能させていく。そのことをちゃんとやれば、「市場の失敗」の存在に対する弊害は最小限度に抑えられるであろうという中で、法律が通り、実行に移されていったものだとは私は認識しているわけです。

今日、4年たったわけですが、また同じ言葉で「市場の失敗」の存在と。つまり当時、運政審や国会の中で議論された認識というのは極めて過小評価といいますか、こんなことになるであろうという想定外のものとして現状あらわれているという、ものすごい矛盾だと思うんです。

改めてここで「市場の失敗」の存在があり、それに対して、もとの規制に戻すのではなくて、新しい規制をと言っているわけですね。しかも、もう一つ、どなたが書いたかわかりませんが、「政府の失敗」と言っているんですね。政府の失敗というのは、政府も過小評価したわけでしょう。それだけの問題が起こっているわけですから、当然、従来型の延長

線上で、今起こっている矛盾を解決させ得るあり方というのは、もっと根本的なやり方で対処する以外にはないのではなかろうかと私は思っているんです。

当時、議論になりましたのは、1 つには、「市場の失敗」の問題、賃金問題で言いますと、名義貸しなどというのはもってのほかだ、リース制賃金とか累進歩合制度というものは政府の法律で禁止規定をきちっとすべきではないかという議論もありましたし、許可制の問題について言いますと、許可を上げたら上げっぱなしかと。やはり一定のサークル内で、いわゆる許可更新という形で事業者の適格性を問うべきではないかという議論もありました。また、私たち労働組合側は、タクシー運転免許の法制化という形で、いわゆる安心・安全を担保するドライバーの質を高度化しつつ確保しながら、悪貨が良貨を駆逐するシステムや、間接的に台数を抑制するという機能を持ち合わせた制度を導入すべしということで、その段階で全部決着が下っているわけです。

ですから、決着の下った中身を、今、私たちは再び言わなくてはいけないような状況になっておりまして、ここで改めて「市場の失敗」とか「政府の失敗」という言葉が出るならば、今までの延長線上ではない仕組みの導入でそれを解決する。私たちは、タクシー運転免許の制度、つまり運転者の国家資格制度を中心に据えた新しいタクシーの仕組み、枠組みというふうに考えているんですが、5年後、10年後を見たタクシーの将来像というものをぴしっと報告書の中に盛り込むべきであると考えております。

最後に一言だけ申し上げたいんですけれども、サブタイトルに書きましたが、利用者にとっては、何といても輸送の安心・安全が担保されなくてはならない。働く側にとっては、誇りと働きがい保障されるものであらねばならない。そして、今から先の時代は、タクシー事業が企業の社会的責任を全うするということも含めて、社会的にどう貢献していくかという視点が、福祉・介護輸送問題も含めまして非常に重要になってくるわけですね。そういった将来ビジョンとの関係で、ぴしっと個別対応策を提起するということになりませんと、私だけかもしれませんが、この間、何を議論していたんだという不安、不満要素も非常に残りますし、この議論の中で、ちゃんと整理した上での報告書づくりに臨んでいただきたいと思います。以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】 今回出された骨子素案について、何点か意見を申し上げたいと思います。

まず、全体を通じた印象から申し上げます。また同じような議論をしているなというのが第一印象でした。それとあわせて、果たして、我々が今後のタクシー、将来のタクシー

について求めるものが、こういった方策をやっていくことで達成できるんだろうかと疑問を持ちました。

1つには、第1回の会合のときに、それ以前に、魅力あるタクシー事業のあり方研究会の報告の中で、タクシーの問題点として、悪循環に直面しているんだという、こんなカラフルな絵で報告されていたのはご承知だと思いますが、こういった悪循環が、今度の骨子の中で改善されるんだろうか。僕は非常に疑問を持っているところであります。ましてや、委員からもありましたように、ほんとうに利用者、事業者、労働者、それぞれの立場でウィン・ウィン・ウィンだということをさんざん聞かされてきましたけれども、こういったことが達成できる提言となっているんだろうか。これも否と申し上げるしかないと思ってございます。

基本方針の中では、「規制緩和の成果を伸ばして問題を最小化する取り組みを」という言い方をしておりますが、規制緩和以前、以降といったときに、以前にも、若干なりともこういった問題はございました。しかし、規制が緩和され、その後のフォローがほとんどない状態の中で、それが最大化して、より悪化しているのが今の実態であります。

問題なのは、特にハイタク労働者に対して、労働条件が悪くなっていることについての認識はそれぞれお持ちだろうと思いますけれども、さらに問題なのは、金銭面だけではなくて、心が荒廃を始めている問題について、我々はしゃくし定規ではない議論をしていく必要があるだろう。サービスの基本はもちろん人と人との心のサービスであります。こういったことがほんとうに荒廃してしまった後では、手をつけられない状況になる。この辺についても何ら触れておられないことについては、非常に不満を持っているところであります。

旧制度でも問題はあった。そして新しい制度、この会議の冒頭で、今の制度に問題があるのであれば法改正も決して排除しないという事務局からのお話もあったわけでありますけれども、ここで指摘されているものについて言えば、そういった形を変えるようなものには、全然踏み込みになっていないものについても非常に不満を持っております。もっと細かなところは、時間がないので説明しませんけれども、これまでの議論の中でご理解いただけていると思っておりますので、よろしく願います。

さらに言えば、非常に単眼的な記述になっているんですね。これをもとに戻すだけでは解決しませんよというふうな、規制緩和の成果だけ、規制緩和そのもののいい点だけを強調する。そして、より悪くなっている部分について、どういった原因でこうなったのかと

ということについては触れていない。なおかつ、そののところについても、今後どうするんだという方策が示されていない。全体的な印象としては、私の場合は、やらないよりましという程度の評価しかすることができません。抜本策にはなっていないと思います。

現実の問題として、運転者登録や地理試験、講習が、運転者の資質の向上の問題で出ておりますが、既に東京をはじめとしてやっている地域がたくさんございますが、そういった地域でほんとうに満足できるサービスが提供できているかといったら、残念ながらそういう状況にない。規制緩和以降、苦情件数等々についても、より増える傾向を示している状態が実はございます。まさに、サービスの質を確保しつつという記述が散見されますけれども、質を確保することそのものがどうやったらできていくのかということに触れられていない。

我々の提案としては、そういったことを、まず抜本的に仕組みを変えていくには、運転者資格制度といったものを導入することによって運転者個々人の資質を高め、それに伴って事業者の質を高めていく、結果として、利用者にとっても大きなサービスという利便につながる、こんなふうに思っております。

ここでは、運転者の資質の向上、確保ということで触れましたけれども、その他のテーマについても同様の感想を持っておりますので、もう少し議論を深めるなり何なり、作者には大変恐縮でありますけれども、もう一回書き直していただきたい、こんな思いであります。以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

ご提案ですけれども、かなり委員の方が多くて、発言者の方も多いので、お手数ですけれども、発言をご希望される場合に、前のプレートを立てていただけませんか。そうするとご発言の状態がはっきりします。

【委員】 限られた時間でございますので、もう少し掘り下げて申し上げたいこともありますが、今までのこの小委員会の中でも触れたと思うんですが、経済的規制は撤廃するけれども、それでもって混乱が起きたらいけないから、社会的規制を強化していくという方向だったわけです。それは私どもも当然だと思っておりました。ただ、きょう伺った報告骨子は、大変きれいにまとめていただいているんですけれども、今、私が申し上げたような社会的規制として、もっと本質的なことを、役所としてはこういうことを考えているんだ、こういう方向で業界労使等を含めて一緒に考えていきたいんだというような制度が見えてこない。そのところがちょっと残念だと思っております。むしろこれから

そういうところに入るんだらうなと考えておりますけれども。

先ほど労組の方から発言されたけれども、ちょっとダブるところもあるんですが、私どもとしては、タクシー事業者の立場として、もう少し社会的規制としてこういうところが必要なんだ。それには、現在の、先ほど政栄さんが影とおっしゃったけれども、光と影の、影の部分のこういうところが出てきているよ、これはどういうふうにしたらなくすことができるんだというところまで、もうちょっと掘り下げてやってもらいたかったなど。まだ報告の段階まで行っていなかったかもしれませんが、むしろこれからそういう掘り下げをしていただくべきではないかなと思っております。

ただ時間ありませんので、きょうの段階ではこの程度にしておきますので、また皆さんの意見を伺った上で、申し上げるべきところは申し上げたいと思っております。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 前回、魅力あるタクシー事業のときに、報告書というのは目に見える形で具体的な表現をできるだけ入れてほしいと申し上げたんです。全体の印象としては、今回は、少しずつではありますが前回より具体性のあるものが入っていると感じる部分もありますけれども、まだまだ表現としては、例えば3ページの一番上の真ん中の囲み、「やる気のある事業者」というのはどういう事業者かという、具体的には、ちゃんとお客様に視線を合わせてくださいよと私は言いたいんです。どうしてかという、報告書全体の印象としては、視線がどこに向いているかを一番疑問に思っているんですけども、やはり消費者に一番視線を合わせてもらいたいということをぜひ言いたい。

それから、5番目のグリーンの部分の「運転者の質の確保・向上」で、「事故歴が多くないこと」とあるんですけども、「多くない」というのは具体的に、1回なのか、10回を多くないとするのか。どういうことが多くないことなのか、もう少し具体的な形で報告書を、表現一つ一つを言ったらまだまだいっぱいありますけれども、省略させていただきますが、ここで1つだけ、ぜひお願いしたいことは、さっき今村さんか何かが、運転者が誇りを持って、働きがいのある職業としていきたいということをおっしゃったんですけども、誇りを持つということはどういうことかという、安易な試験に通過したのでは誇りを持ってないと思うんです。試験制度のきちんとした確立をしなければ誇りは持てない。働きがい、リストラされたから運転手にでもなるかというのではどうにもならないし、増車のいいターゲットになってしまうと思うんです。

ですから、運転者制度の、きょういただいたばかりで、黄色い自交総連のものも読んで

おりませんけれども、私が得た情報によりますと、この中で、たしか2つの会社の社長さんがロンドンタクシーを目標としているとお聞きしたので、調べてみたことによると、ロンドンでは場所が狭いから、ストリートの名前とか建物の名前を全部覚えられるというのではなくて、日本の行政のあり方で、通り名もしょっちゅう変わるし、今回の平成の大改造で地域なども大分変わっていて、一つのタクシー業界だけでは解決できない問題もある中で、やはり安全性からいったら、この問題を解決しなければならないと思うんです。

ですから、ぜひそういうことも骨子には盛り込んでいただきたいなと思います。まだ幾つもありますけれども、一人だけでというのはあれですから、ここでおしまいにさせていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 具体的に少しご意見を申し上げたいと思うんですが、1ページの問題の中で、基本的にタクシーサービスの中で、やはり重要視して入れてほしいという問題は、無線の機能に対する表現が何もないですね。タクシーの無線機能は従来から非常に大きな役割も果たしておりますし、もちろん警察との関係では防犯対策といった形の中で、全国的にそういった取り組みをいたしています。そういったものの表現をやはり強化してもらいたいし、最近特に問題になっています子供の下校対策といった問題で、地域の方々とか地方自治体との関係を強化するといった状況の中で、無線対策というのは非常に重要に、機能的にいける。こういった問題もやはり織り込みをしていただくのがいいのかなと。

それと、以前にもお願いしておりましたが、法人タクシーとして30何年間、福祉タクシーをやってきておりますが、もちろん現在の介護タクシーも、昭和49年には政策によってもやられておりますから、現在ある法人タクシーの福祉タクシー、限定福祉、介護タクシーを無線下によって機能化していくといった問題が、共同配車サービスを育成していくという形で、この段階では形づくりというのも考えていただきたいなというのが一つの要請でございます。

無線の機能というのは、そういった意味で、各地方においても非常に大きな役割をしているということですから、これを活用して、徘徊老人の問題とかいろいろな問題にも非常に威力を発揮しますから、こういった問題の取り入れをお願いしたいというのが、1ページの中での一つのお願いだと思います。

それと、3ページの中で、「問題のある事業者が市場からなかなか退出しない」という表現がございます。これはそのとおりでございます、全国で初めて事業停止を食らって、

スピード違反をもう1回やれば事業取り消しになるという事業者でも、従業員に言っていることは、皆さん心配しなくても次に新しい会社を、受け皿をつくっていますよということを平気でやられているということです。こんな形でいいのかなという問題。だから、この辺についてはもう少し厳しい取り締まりをやっていただかないと、新しい規制緩和の関係で、新会社をつくったらおしまいではないか。事業閉鎖したら次をつくればいい。会社を分社していったらいい。皆そういう対策を現実に行ってしまふ。こういったことを、同じ事業者がグループの持ち回りのある中でやっていくとしたら、なかなか対策として、現実には防げない。この問題について、もう少し厳しい取り組み、具体的なあれをきちっと表現していかないと、そういった事業者はなくなっていくのではないかなど。

それと、先ほど労働組合の代表者からも意見がございましたが、規制緩和によって、新しいシステムで、いわゆる企業内個人タクシーというのが、そういう制度はないのに、横に原さんがおられますが、現実にはそれが動いている。消費税を実際には20%しか払わなくてもいいという宣伝をしてみたり、社会保険は結果的に会社が持っていないというシステムになってみたり、いろいろ問題が出るわけですね。

しかし税法上も、大阪の人はそれに対して、国税に対しても意見書を出しておりますけれども、実際には何も返ってこない。そうすると、まじめな各事業者は、そういったものも見ながら、あれでいけるならという方向に走ってしまうということで、結論を素早く出していただけないかと。これは問題が発生して2年半ぐらいになるんですけども、結果的に、その事業者はどんどん増えていくという結果に終わっている。

タクシーの運転手さんの中には、まじめな運転手さんもおられますけれども、やはり20%ぐらいは、気楽でいいやという人たちがたくさんいるわけですから、昼寝していて夜だけ動くとか、そういった体質の人たちが皆そこへ行ってしまふ。持ち込み車両まがいのことを、白ナンバーでやっていると同じような感覚で行ってしまうということで、そういった事業者が誕生しますと、それによって運賃の競争が、500円だ、ワンコインだと打ち立ててみたり、そういったことで競争が激化される。

その結果、比較的まじめにやってきた事業者も、やはり運賃競争の中に巻き込まれて、サービスが低下していくというのが、これは市場原理だと思うんですが、その問題はどこかで早く答えを出していただきたい。問題が出ても、その事業者が退出するどころか、新たな会社をつくってやっているということになってきますと、問題の解決にはならないのではないだろうかと思っています。

それと、4ページ全般に関係すると思うんですが、規制緩和になって、地域協議会というのができたわけです。はっきり申し上げて、タクシーでこういった会議は初めてなんです。大阪で花博がありました。そのときに、大阪市に対しても、タクシーも交通対策に入れてくださいと申し上げたんですけれども、大阪市交通局の反対で実現しなかった時代があります。規制緩和によって、今回は地域協議会を各地全部つくるということで、国土交通省のほうでそういう指導をいただいた。

ところが、実際には機能しないですね。最近では機能していない地域が非常に出ています。大阪は年に3回ぐらいやっていますけれども、出てくる地方自治体の代表者というのは係長さんとか課長さん程度で、その地域や大阪市の交通局を代表して物を言う立場の人ではない。警察も出ておられますけれども、課長さんも出てこない。いわば形だけをつくられている。

その中で論議しているのは、相変わらず事業者と労働組合代表だ。労働組合の4団体の代表は皆出ています。事業者も皆出ています。大学の先生も出ていただいているということですが、地域の行政、地方自治体の代表というのが、やはりタクシー問題に対しては逃げ腰だ。タクシーレーンの問題でも、今まで何回もそういったことをやってきましたが、最近ちょっとそういう問題も出ますけれども、実際また消えるだろうと思っています。何回もそういったことを繰り返している。

ところが、タクシー問題を、利用者の方々、そして学識経験者の皆様方も入れて、こういった会議で年に何回か、その地域でも本気でやられたら、もっと変わるのではないかなと思っています。せっかくできた地域協議会をもっと有効に、これは国土交通省で強力なご指導をいただかないとなかなか運ばないと思っていますので、その辺をよろしく願いしておきたい。

それと、5ページの中で、運転者の表彰等のガイドラインもありますが、問題のある運転者の登録の取り消しははっきりしておかないと、大阪の中の方はそう言っています。サービス業において、サービスができない運転手はだめなんです。実際に近距離乗り場をつくって、近距離乗り場で乗っておられるのに、乗せてから不満があって、おりろとか。それはやはり近距離乗り場に入るなということで、苦情も来るぐらいですから、サービス業にいてあいさつができないとか、そういう問題を起こす事業者が何件か出てきたら、やはり取り消しをしていくことで、強い姿勢を持っていかないと、表彰だけでは意味がないなと。

ここでは事業者については厳しく出ていますけれども、実際に第一線でやっている、苦情を発生している運転者、そういったことを重ねてサービス業に向かない運転者も現実に行っている。そして、違反を重ねている事業者でも取り消しにはならない。これでは意味がない。東京、大阪の場合は登録になっていますから、登録制を取り消すという半面も評価したいという気がしています。

以上、取りとめないことを申し上げましたが、そういった問題等をひとつ検討されて、今回の中に入れていただければ結構だなと思っています。以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】 昭和40年代からタクシーの需要が減ってきています。私が思うのは、規制緩和がなされるときは既に時遅しで、需要としては、供給側が多いというか、バランスが崩れている状況だったと思います。今さら規制緩和だからということではなくて、そのときは既にタクシーの需要が先細りになっている中で、どうしたらいいかということで、きょうの会議にもつながっていると思うんですけれども、その時点で、私が思うのは、そのままの状態、仮に規制緩和がなされないで同じ台数でいったとしても、タクシーは全員が報われることはないのではないかと考えています。要は、それからも需要が減少していく、タクシーは相変わらず同じ台数が維持されるということで、どこかで歯どめをつけないといけないのではないかとというのが規制緩和の一つのきっかけであったと思います。

だから、何が言いたいかというと、規制緩和で需要を掘り起こすことを考えていかないといけない。先ほど全員が報われないと言いましたけれども、タクシーはまず全員は報われないので、そのときに、さっき委員さんもおっしゃいましたけれども、頑張った人だけが報われるようにならざるを得ないわけですね。頑張った人というのは何かというと、先ほどの利用者の視点で考えられる人です。

今、幸いというか、高齢化社会になって、きっかけとしては一番いいときですね。今、一番タクシーを使われる方は、自家用車を持たない方とか、もう運転できない方ばかりですから、そういう方の需要が今から増えるときに、やはり規制緩和をして、新しいサービスを開発していくことが必要だと思います。そういう意味で、こういった議論をしていると思うんですけれども、それを前に、振り返ったら、結局は全員が減ることになると思うんです。

結論的には、自分では、「まとめ」という資料を別に出していますけれども、今回、事務局でまとめていただいたものとほぼ同じような形だと思うんですが、これは方向性であっ

て、自分でもどうしたらいいか、何をしていたら新しい需要が開発できるかというのは、まだまだ開発できない部分も多いと思うんですけども、方向性としては、どういったメニューを出したら利用者が飛びついてくるか、どういったサービスが提示できたらもっと利用できるか、そういうものをどんどん考えていかないと、はっきり言って、いけないと思います。

いろいろな立場の方がいらっしゃるので、難しいと思うんですけども、ぜひそういった方向で、今の事務局のまとめの方向は、私は賛成ですので、よろしく願います。以上です。

【委員長】 それでは、願います。

【委員】 私も基本的には、方向性としては悪くないと思うんですが、一番最初のところで、特に高齢化社会にあって、委員もおっしゃっていましたが、タクシーというのは鉄道、バスとともに総合的な公共交通体系をつくっているんだということが書かれているんですけども、これは非常に大切な認識だと思うんです。

ところが、2ページ以降になって、この認識に基づいて一体何をするのかという話になってくると、全く書かれていないわけです。具体的な施策も幾つか載っているんですけども、そういう認識に基づいて、だからこういうことをしなければいけない、こういう目的に沿ってこういうふうに誘導していかなければいけない、あるいは、こういうことは禁止していかなければいけないというような考え方の整理をして書いていかないと、それぞれの具体的な施策というのは、一体何のために、何の目的でやって、どのぐらいのことをやるのかというのがさっぱりわからなくなってしまうので、やはり最初のところの、高齢化に伴う総合的な交通体系をつくっているものであるという認識をきちっと持った上で、では何をすべきかを考えていくという筋立ての報告書にしてくれないと、何を書いているのかさっぱりわからないということになってしまうと思うんです。

そういう意味で言うと、公共交通機関であれば、もっと支援のことを書いてもいいだろうなと思いますし、渋滞・環境対策だけではなくて、バリアフリーとかそういった面について、高齢者が使いやすいような施策、高齢者の人がわかりやすいような運賃体系とか、いずれにしても、もう少し骨太の部分で、総合的な交通体系の中に位置づけたらどんなタクシー像が見えてくるのかを考えていかないと、この報告書は、現状を分析して、あとちょこちょこっと細かく、びほう策みたいなものを書いているねという話になってしまうので、僕は考え方としては結構出ていると思うんですけども、冊子をまとめるときにはそ

こをきちんと、もう少し体系づけた整理の仕方をしていただきたいということでもあります。

それと、「市場の失敗」という言葉について幾つかお話がありまして、ここでは、「市場の失敗」というのは情報の非対称性とか供給の二重構造があったからだというふうを書いてあるんですけども、それだけではなくて、当然、行政がきちんとした、「市場の失敗」を招かないためにといいますか、市場の機能を十全に発揮させるための措置をこれまで十分とってこなかったことが「市場の失敗」を招いているのだという認識を、まず報告書の中ではきちんと書くことが大事で、その上で、では一体何をすればいいのかということになってくるんですね。これだと、事業者のほうが悪くて市場が失敗してしまったということだけで、後から、ですので政府が出ていきますというだけの論理立てですけれども、明らかに行政がやるべきことをやっていなかった部分があるということは、報告書として認識をきちんと書くことが大事だと思います。

それから、具体的な施策案ですけれども、1行書いてあったのでは何のことかさっぱりわからない。「運転者登録・地理試験の導入」と書いてありますが、一体どんな試験をどんな規模で導入して、登録した人は一体どうなるのかということもわかりませんし、「乗り場整備促進と乗り場の差別化」というのも、1行だけ書いてありますが、一体何のためにやって、どのぐらいのあれを目標にしてやるのか、一体だれが金を出すんだといった話をちゃんと詰めていかないと、何の提言にもならないと思いますので、この辺はもう少しきちっと議論した上で書かないと、ほんとうにお題目を並べたということになってしまうと思いますので、もうちょっと議論の場が必要だと思います。

前日も、タスクフォースの議論がよくわからないと申し上げたんですけれども、それで言いますと、例えば2種免許の話のときに、何で18歳ではだめなの、21歳なのという話をして、そこについては、警察庁の方に、次の会ではきちっと教えてくださいねとおっしゃったし、私も、例えばタスクフォースの中に出てきた議論では、バスレーンをタクシーも使っていないではないかとか、車検の延長をしたらいいのではないかということについて考えてもいいのではないかと申し上げて、タスクフォースの前回出た紙だけ見たのでは、一体どんな議論があって、どういう経緯で行政の対応案が出ているのかがさっぱりわからないと申し上げたんですが、その辺が結局、さっぱり答えがないまま、この紙について議論してくださいという形になっていることについて、いささか、この進め方も含めて若干不満があります。

特に、「国による適切な規制」などのところで、バスレーンの話なども全然書いていない

ようですけれども、どうしてそういうふうになってしまうのかなど、よくわからないところで、だから、僕は表現についてもいろいろ言いたいことはありますが、この紙の表現を云々かんぬん言う以前の話として、ざっとご説明を聞く限りでは、もう少し全体像を、どういう思想に基づいてこの紙をまとめたのかということと、それから、そういうきちんとした認識の問題、あるいは具体策についての議論をもうちょっとやらないと、いい悪いという話にならないのかなという感じがいたします。

【委員長】 ありがとうございます。

今の2種免許のことについてだけ、もしよろしければ。

【旅客課長】 では今、警察庁のほうから。

【課長代理】 警察庁の井澤と申します。前回の議論のときにも出ておりました、2種免許の関係ですけれども、確かに、3年という話ですが、そもそも免許制度全体を見たときに、基本的には普通の第1種免許があつて、それ以上の上位免許というか、レベルの高い運転の資質が要るものを、例えば1年、2年、3年とつけているものがあります。例えば11トン以上の大型免許については、免許を取ってから3年を経た人でないと取れない。あるいは、二輪車の2人乗りも2年とかたつた人でないと乗れないというふうに、要はより高度なレベルというか、より高度に人の命を預かるようなものについて、試験を受ける際のレベル分けをしています。

確かにおっしゃるとおり、何で3年なんだと。要は3年たつても全く運転しない、ペーパードライバーでも3年たつたら受験資格が出るではないかという話があるのは、確かにそのとおりかもしれません。ただ一方で、逆に運転経験が何年とか、運転走行キロが何年といったことは、証明する資料があり得ないわけです。そういったところにおきまして、基本的には、まず段階としては、運転経験を何年ぐらい経た運転者というのがある程度のレベルは持っているだろうということで、何年ぐらいの運転経験をまず積んでくださいと。積んでもらって、その上で試験を受けてもらって、例えば18歳で取って、21歳まで一回も運転していませんでしたという人が試験を受けに来て通れるのかというと、試験官が運転技能をきちんと見て、ない人は落ちてもらうし、それなりの運転経験を積んでくださいということをつくっている制度ですので、そういった意味において、現段階において、2種免許の3年というのを引き下げるほどの必要性については、警察庁としては現段階ではないのではないかと考えているところであります。

【委員長】 ありがとうございます。具体的な議論がまだあるかもわかりませんが、

時間の関係もございますので、きょうは本論の議論をさせていただこうと思います。

【委員】 5ページの上の「具体的な施策案」というところがポイントになるのではないかと思います。さりげなく書いてあるけれども、結構、論議を呼びそうな部分ではないかなとも思うんです。高齢ドライバーの定年制導入というのは幾つにするのかとか、(3)のところの処分基準の強化、あるいは労働関係法令への対応強化も、さりげなく書いてあるけれども、運用の仕方によってはかなり厳しいものになるような気がします。ですから、これが次回までにどんなものになってくるのかを楽しみにしているというか、注目しているところです。

先ほど委員がおっしゃられたように、コンプライアンスのところ、形としてあっても、グループ内にいろいろな会社をつくっておいて、1つをつぶして乗りかえるというのが横行するようでは全く効果がないわけですので、そういった意図的な法令違反者をどう排除していくのか、その辺も知恵を絞らなければいけないのではないかと思います。

一般的に、一度与えた免許を取り上げるというのは、行き着くところが憲法なんです、憲法上の制約もあって、法制局との調整などが結構あるのではないかなと思いますけれども、時代の流れとしては、法令違反者には厳しくするという流れになっていますので、やはりそちらの方向のほうが進むべき道ではないかなと思います。

問題の整理の仕方とか、これまでの規制緩和策の評価については、私はこの方向でいいと思っています。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 先ほど委員がおっしゃったことと似ているんですけども、この委員会はタクシーサービスの将来ビジョンを考えているところで、総合的な公共交通体系というところから入っているんですが、最後のほうになって、結局、事業者が創意工夫できる環境整備とか、わりと現状追認型というか、対症療法的なことになっているのではないかなと思うんです。ここでは、将来ビジョンと言っているからには、もう少し大きな、これからサービスはどうあるべきかという議論にこたえられる結論が必要ではないのかなと、まず感じました。

そのために、かなり具体的な問題が、逆にすごくあるので、どうしてもそこに引っ張られるところがあると思いますけれども、もう少しその議論をちゃんとしてやらないといけない。そのときに、労使の話もここでよく出てくるわけですけども、結局、消費者というのは、目先のことで、価格とかサービスで選ぶわけです。それがどんどん回っていつ

て、実はいい循環になる場合もあるわけですがけれども、必ずしも、目先ではいいけれども、将来的にわたっていいかどうかという判断が一人一人はできないということがあると思うんです。

その部分のいい関係をどうやってつくるかということは、ここで議論しなければいけないですが、ところがそれが、サービスの質の確保という形になっていますが、実はタクシーというのは、結局は安全とサービス、両方とも託すところなので、サービスに携わる人たちがほんとうに働きがいとかやりがいを持ってないと、うまくいかない産業だと思うんです。いろいろな試験制度をすとか、ロンドンのタクシーの事例もありましたけれども、みんながやりたい職業に少しずつでもしていかないと、観光立国みたいなことも含めて、もう少しレベルアップしないといけない。

そのときに、あるべしというのでいくのか、もう少し、従事する人たちの側からのモチベーションアップをどうするかという視点がここにはあまりなくて、どちらかという、締めつけるという言い方は変ですが、私は別に労働者側というわけではないですが、これではなかなか一線で働く人たちは元気が出ないのではないかと。やはり元気をサービスに転換していく仕事だと思うんです。そういう目配りも少ししていただいて、それが結局、事業者の方にとっても、実はいい会社ということになって、支持されることにもつながっていくのではないかと。その辺の関係性をどう改善するかということをきちっと考えて、ここにはやはり入れていかないといけないのではないかと私も感じました。消費者として、そこをちゃんとやっていかないと、いいサービスは受けられないのではないかと感じました。

その分、高いサービス、ありだと思えます。今、すべてが安い必要はなくて、高齢化社会だとしても、全部が全部お金を持っていないわけではないです。多分、ロンドンのタクシーも価格帯があると思いますし、いいサービスに対してはちゃんとしたお金を払うという、消費者はきちっと見ていくことも大事ではないかと思えます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 報告書で2点、関係ないこと1点で、合計3点です。

報告書の2点は、委員のおっしゃったこととかぶってしまって恐縮ですが、まず1つ、報告書案の中で目を引いたところが、4ページの下の方の、乗り場管理とか乗り場整備のあたりが、今まであまり重視されていなかったことで書かれているということで気がつきました。ただ、どうしても盛り場、空港とかそういうところの問題に目が行き

ちなので、むしろ、例えば大都市近郊の小さな駅などで、二、三台タクシーがとまれて、しかもスペースが二、三台分しかなければ4台目をとめないというふうに、きちっと守っていただくことにつながって、行く行くはタクシーの需要喚起につながる事が理想なのかと思いました。そういうことを言及していただけるとありがたいと思います。

報告書について2点目は、ちょっと蛇足的ですけども、例えば4ページのあたりに「市場の失敗」が連呼されているような感じですが、きょうお話を伺っていると、多少の規制を復活しなければいけないというお立場の方も、そうでない方もいらっしゃるようですが、あるいは地方分権のお話も出ましたけれども、いずれにしても、「市場の失敗」というのはあまりにも大ざっぱな、官民の役割分担を言うときの言葉なので、今回のように個別の産業の細かいテーマについて議論するときには、キーワードとしては不適當で、2回ぐらいいいとどめたほうがいいのではないかという感じがしました。むしろ情報の非対称性の問題とか、空車率自体が適正なのかとか、具体的に書いていただくことがいいと思いました。

あと、関係ないこと1点で、委員が冒頭おっしゃった地方分権の問題は非常に重要だと思うんですけども、実際にタクシー施策の中で地方自治体に取り組んでおられる、例えば1ページ目の真ん中辺で、バスの廃止代替とありますけれども、あるいは福祉タクシー券の交付とか、場合によっては乗り場問題でやられていることもあると思うんですが、実際にどういうことをやられてどうなっているのかということがわかれば、書き添えていただいて、今後の議論のたたき台にすることがいいのではないかと思います。実際の方、関係委員が該当するのかわからないですけども、地方自治体の方はこの委員として参加していないと思いますので、ここで何か手に負えない問題を地方にゆだねるという形は、この会としてはまずいのかなと思いました。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 このビジョン小委員会ということ、先ほどお話がありましたけれども、何遍も申し上げているんですが、5年後、10年後のタクシーの将来展望とはどういう方向なのかというような、やはり魅力のある、競争力のあるタクシー産業をどう構築するかというところが原点だと思うんです。

今お話がありましたように、自家用車とかバスといったものの普及に伴って、それだけでなくタクシーの利用者が少ない、そこに、規制緩和によって需給バランスが崩れてきている。そういう大前提を踏まえて考えますと、ビジョンを考える場合も、行き着くところ

は、やはり消費者ニーズに見合うサービス、情報提供をどのように的確に行うことができるかというところだと思えます。

規制によって成長、発展したという産業はないんです。そうなりますと、やはり経営者の自助努力と自己責任経営によって利便性を向上して、利用者を拡大して、経営の安定と運転手のやる気、意欲とか、生活の安定化を図っていくことが基本的スタンスになるだろうと思えます。原点というのはあらゆる産業、全世界に共通しているんですけれども、やはりCS、コンシューマーサティスファクションなんです。最も身近にいるのは、タクシーの業界だと思えます、お客との関係において。そこにおいて今までいろいろやられてきておりますけれども、そういった問題をもう一遍、タクシーの経営者を含めて、業界挙げて検討していただいて、サービスの多様なニーズにどうこたえていくか、どう情報を提供して、お客のニーズにこたえていくか。私ども利用する立場から考えると、最近は大幅に変化してきています。ものすごく使いやすくなっています。ですから、自家用車からタクシーへの回帰組も相当出始めているんです。

そういうことを考えますと、このまとめ方においても、規制の問題のあり方についてはこのとおりだと私も思います。5ページ目の(2)が、どう表現するかという問題はありますけれども、極めて重要なポイントではないかと。それを拡大する過程で、運転手の質の問題とかいろいろな問題が出てくるだろう。安全とか安心に対する情報提供もですね。

もう一つは、書き方の問題ですけれども、あまりにも、問題ある事業者をどう市場から消していくかというところが基本方針の最初に出てくると、ちょっと息苦しくなるんです。むしろこの論調からいけば、4ページ目の基本方針のIですけれども、今申し上げたようなビジョンということから考えますと、「したがって」と書いてあります、このところをもうちょっと消費者にわかりやすく肉づけして、魅力のあるタクシー業界に脱皮していくんだ、そのためにはサービスの多様化を図るんだ、環境整備を図っていくんだというところがまずあって、この方針、方向に反するような業者あるいは運転手はやめていただくんだ、そのための仕組みはこういう方向で考えていくんだということにしませんと、どうも目的と手段が逆になっているのではないかという感じがいたします。

それから幾つかあるんですが、あまり長くなるといけませんので、この辺でとめておきます。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 私は前から何度も言っているんですけれども、4年前の緩和以降、地域に

においてほんとうにタクシーサービスが多様化して、小回りがきいて、主婦でも、そして小規模な事業者でも参入できるようになったということで、サービスがほんとうに、高度化と質の両方が保たれてきたとっておきまして、この方針をぜひとも一層広げていただきたいと思っています。

その上で、報告書については3点ほど提案がございます。1つは、今、委員が言われたように、4ページの基本方針のところ、やはり規制緩和についての、もう少し進めるべきではないかという意見をしっかり書き込みいただきたいと思っています。退出から始まるのではなくて、もっと質を向上させ、サービスを工夫できるのは、やはり規制がないということが、いろいろな意味で、経営者にとっても労働者にとっても、今後の魅力あるタクシー業界になるというふうに私も感じています。

その上で、提案につきましては3つあります。1つは、全国の統一した視点で考えるべきものと、皆さんに地域というお言葉をいただきました。一応、地域代表としては工夫していきたいと思っていますし、タクシーについては、生活の中に欠かせないものとして、都市交通としてしっかりと位置づけをしていますので、地方分権の中で、地域ができるものについては地域にしっかりと渡していくという方向をもうちょっと加えていただけないだろうか。

2つ目は、緩和すべき部分についてももう少し具体的に、実を言うと、どちらかというと提案ではチェックのほうをどんどん書き込みがなされているんですが、逆に、北風と太陽で言えば、やはり太陽もしっかり書き込んでいただくという意味で、緩和のサービスの具体事例も書いていただきたい。

その上で、3番目ですけれども、制度的に、参入について、入り口を非常に易しくしていきますので、事後のチェックについてのもうちょっと具体的なものを書いていただければと思っています。事後のチェックについては、今、運転手さんへの負荷が非常にかかるような制度になっているんですけれども、賃金体系の中で、歩合給から給料制というのはなかなか難しいでしょうか。根本的に、歩合給のために労働者に対して負担がかかるような感じがしているんです。ですから、その辺のところ、事後チェックを含めて、労働体制がもう少し変わっていくような形でできないかなと思いますので、ぜひお願いしたいと思います。

以上の3点になります。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 「市場の失敗」ではありませんけれども、よその業界でもあるというコメントがありました。非常に近いなという感じで、私の旅行業界の話もしてみたいと思います。

この業界は全く規制がないわけです。ですから、新規参入は自由自在。どんな会社も、ほとんどのメーカーから商社から、みんな旅行会社を持っています。1万1,000社が自由競争です。ところがあるときから突然、市場が変わりました。結局、今の市場は何かというと、成熟市場というよりも、やや、衰退と言うとオーバーですけども、やはりマーケットはもう成熟の極みですね。したがって、どんな規制をしようが何をしようが、市場は絶対に戻らない。

その特徴は何かというと、売り手市場から買い手市場になったということだと思えます。ここと戦わなければいけない。ですから旅行業は、過当競争はある、低価格はある、労働条件の低下はある、みんな同じですよ、タクシーの皆さんと。我々がもし厳しくなっても、旅行業はこういう会をやってくれませんからね。そんなものは勝手にやれということだと思えます。しかし、それは公共性があるからこそ、期待があるからこそ、こういう話だと思えます。

そこで、今の売り手市場、買い手市場が、最大のポイントは、先ほど飯島さんがおっしゃったように、お客さんのサービスでどう対応していくか。成熟マーケットの最大の特色は、要するに多様化なんです。サービスはいろいろです。したがって、こちらからプレゼンする商品内容は、昔の小品種大量から、逆です。多品種少量サービスです。したがって、こういうメニューをたくさんそろえて、総合的に需要を喚起していくことにほかならない。

そういう意味では、幾つか例が出ていますけれども、そういう観点で全体的に需要層を見直していくことこそが今、具体的で、一番みんながやるべきで、しかも、僕はぜひ労働組合と企業側も、もともと人的サービス業というのは旅行業と似ていますから、労使がある程度連携しなければいけないわけですね。ですから、ますます連携してクリエイティブな労使関係をつくっていただく。そして企業は、盛んに言われているように、会社はだれのためにあるか。株主とかいろいろ言っていますが、最終的には、社会に有用なサービスをやり、愛されるサービスをやり、そして従業員のために頑張る。そしてある程度、産業としては利益も上げていくということだろうと思えます。

そういった意味で、私は、内容の並べ方はともかくとして、今求められるべきは新しい需要のサービス、ニュービジネスモデルの展開だと。それは頭を絞れば幾らでもできると思えます。そういう意味で、あまり基本議論で規制があるべきかどうかということより

も、現実の問題として、もう一度申し上げますが、市場は二度と戻らない。そして、ある程度知恵を絞らない会社によって、よく言われますが、優勝劣敗はやむを得ない。努力した者のみが残るということだろうと思うんです。若干、勝手なことを言いました。

【委員】 お話を聞いていて、やはりこの取りまとめは議論の到達点だろうと思うんです。具体的な施策があまり掘り下げられていないというのも、前回あたりから入り口論議に戻ってしまった感じがしていました。ほんとうに具体的な施策に入らなければいけないときに、そもそも論に入ってしまったら、きょうの意見も大体そちらに尽くされているような気がしています。

私たちが、そもそも論になれば、10年前からずっと意見があります。しかし、需給調整を廃止して、事後チェックに変えて、その事後チェックが不十分で市場がうまく機能していない部分については、大体ここに書かれているとおりでと思うんです。その限りにおいて、需給調整を復活させるのが難しいのであれば、どうするかという議論をこれから尽くさないと、次につながっていかないのではないかと思います。ただし、方策としてはいろいろな意見がありますが、やはりうまくいっていないところの総括なしに新しいビジョンなどは出てこないのではないかと強く感じているところです。

大体これまで出た意見については、総括的、総論的に全部まとめられていると思いますけれども、書き方においてぜひ強弱をつけていただきたいとお願いしておきたいと思っています。今のハイタク業界を見て、一番の問題は、規制緩和をして活性化されたのかどうかということだと思っています。2004年の統計が最新ですが、タクシー業界の総売り上げは約2兆1,000億にすぎません。タクシー業界で働いている人が48万2,620人という数字が出ています。1人当たりの生産性は420万です。規制緩和をして、ほんとうにどんどん下がっているという問題、ここところが、市場がきちっと機能しなかったということであらわしているのではないかと思います。

そのために、規制緩和自体が目的ではなかったはずですから、規制緩和した目的である生産性の向上について、どういう方策をとるのか。産業としての基盤をしっかりさせるということが、まず議論の入り口、基本になればいけないのではないかと思います。その上で、いろいろなビジネスモデルが出てくるでしょうけれども、生産性を確保するに当たっては、やはり何といても適正な時給均衡をどうやって図っていくのかということと、ちゃんとしたコストをどう償うかということと、その上で良質な労働力も確保されるという、ここを押しえて議論していただかないと、各論ばかり、枝葉ばかり議論して

いても、ほんとうの新しい制度の構築にはつながらないのではないかという気がしてなりません。

先ほど、市場からの退出のところばかり指摘されていると言われましたけれども、今、実態はそのところが極めて深刻な問題になっているということです。そこまで指摘しなければいけない。市場に任せておいたのでは、タクシーというのは人の命を預かって運んでいるわけですから、安全問題がここでもあまり議論されませんでしたけれども、乱暴に市場原理に任せておいて、そのまま優勝劣敗みたいなことを言っていると、ほんとうの優勝劣敗でなしに、悪い事業者だけが残るという社会になってしまう。そこで一番問題になってくるのは、安全そのものが阻害される、脅かされるという実態です。現実にはそのところがかなり表面化しているという問題ですから、市場から悪い事業者をどうやって退出させるのか、その方策についての議論は具体的に深めていく必要があるのではないかと思います。

実態としては、私は最初に入り口のところで、タクシー問題の8割、9割は労働問題だと申し上げました。ここでも的確に、構図としては3ページに書かれていますので、このとおりでろうと思っています。今これだけ需要が下がっているについても、まだ増車がやまない、あるいは変な事業者も参入してくることについては、全部リスクを歩合給で運転者に転嫁できるからにほかならないわけでありまして、その構造をそのままにしておいて、事後チェックだけで何とか図ろうとしても、到底無理な実態になっているわけです。したがって、ほんとうにメスを入れるのであれば、歩合給の固定給化について、ぜひ触れていただきたいと思います。

労使関係、あるいは今の業界の実態を考えれば、非常に難しい課題です。しかし、前例があるわけです。神風タクシーのときに、昭和30年代後半に、内閣の交通事故防止対策要綱か何かだったと思いますし、あるいは国会の決議でもそうですけれども、タクシー運転者の事故多発の背景には歩合給の存在がある、だから固定給を創出すべきと。東京都では1万幾らの固定給をつくるべしという内閣の交通事故防止対策要綱ができたわけですから、今それがつくれないはずがない。ここまでタクシー運転者の労働条件等の低下が社会問題化している中で、つくれないはずはないと思いますので、ぜひ検討していただきたいと思っています。

結果、ちゃんとした賃金なり労働条件が確立されれば、むちゃくちゃなリスクを負わないような増車とか、ダンピング競争に対しての一定の抑止力はきちっと働くわけでありま

すし、そうした労働条件を出している、そしていい労働力を集める、ほんとうの意味での良質な事業者が生き残っていく優勝劣敗というのは機能していくのではないかと思っているわけです。

そういった問題について、改めて指摘させていただきましたので、ぜひお願いしたい。とりわけ、良質な運転者が集まらなければ、この業界は、どんなにビジョンを立てようとも将来展望はありません。平均年齢はまた上がりました。54.9歳です。来年確実に55歳になります。地域によっては定年後の人たちが運転者の4割を超えています。そういう実態の中で、ほんとうにこの産業の将来ビジョンはあるのか。良質な労働力を確保できないような生産性の低さについて、抜本的に時給問題あるいは価格問題について、ちゃんとしたコストを償う価格問題について議論を深めていただくことを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】 最初に、ドライバー登録制の必要性ということで、委員長にレポートを提出させていただきましたので、後で読んでいただければ大変うれしく思います。

私のほうからは、時間的な問題もありますので、4ページの基本方針、市場云々の問題であります。3行目、「タクシー事業の活性化のためには、引き続き、やる気があり能力のある事業者の新規参入を認めることが必要であり」という文言であります。皆さん委員の方々、東京の方々は特に思うんですが、東京からは地方のあれは見えないのではないかな、いろいろな面で活字としては目にしていると思いますけれども、現状は果たしてどうなのかなということ強く感じました。

地方の一つの事業者としてお話ししますが、例えば今現在、話がちょっと飛びますけれども、この委員会、将来ビジョンの問題等を話しますと、将来云々を語る前に、これは会社があれば、生きていけばの話ではないか。まず現状の問題解決、今後の問題をやはり論ずるべきだということが、全部の話として出てまいります。

といいますのは、いわゆる新規参入、確かに「やる気があり能力のある事業者」、これだけ文言を見ますと結構な話であります。現状は果たしてどうかと申しますと、我々の地区は10台が最低台数でありますから、今現在、規制緩和後、18社新規参入になりまして、1社さらに申請中であります。異常な仙台が話題になりますが、今現在の状況は、やる気、能力の問題であります。売り上げ等もかなり限界を超えておまして、新規参入の経営者も、自分でハンドルを持たなければ経営をやっていけない。携帯電話で運行管理、整備管理を全部ひとりでやっているんです。携帯でしゃべる自体が今、道交法違反ですが、

そんなものではないですね。これで安全確保云々などというのは論外の状況なんです。

我々も、異常な状況の地区には、道路運送法にも今回、手直しがありました。緊急調整地域とかそういう、めり張りのきいたあれがあるわけですから、そういうのはそういうのではっきり否定して、そうしないと、問題はおざなりにして将来、将来と進みますと、まさに、問題のある事業者退出となっておりますが、先ほども話がありましたとおり、悪貨が良貨を駆逐する状況に今なりつつあります。もっと地方のそういう現状を認識していただかないことには、タクシーの将来の発展云々というよりも、滅亡の道を今、歩んでいるのではないかというのが、事業者、働いている乗務員ともどもの認識であります。

ひとつ、仙台などの厳しい状況、こういう場合には何のためらいもなく緊急調整地域に指定し、いろいろな将来の問題を論じていただきたい。以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 何か1つぐらいしゃべって帰ろうと思ひまして挙げましたが、ほとんど、先ほど何人かの委員がしゃべられてしまいまして、特に申し上げることはないですが、皆さんがおっしゃっていることを自分なりの言葉で表現してみたいと思います。

もともとこの委員会自体が、タクシーの将来ビジョンという委員会でありまして、私もそういうつもりで参加させていただいたんですが、きょうはたまたま経済産業省で会議をやっているわけですが、こういう将来ビジョンみたいな委員会に、国のほうで参加されて開くという会議自体が非常に珍しいのではないかとそもそも思ひまして、ですから、なぜ国の機関としてこういうことをやるのかをよくよく考える必要があるのではないかなと思っております。

1つは、法的に守らなければいけない部分、つまり、例えば高齢者で、将来的な交通弱者がいる、その問題をどうするか、あるいは環境とか渋滞の問題をどうするか、公共政策として国がどうかかわっていくのかということところは明らかにあると思うんです。

もう一つは、これは委員がおっしゃったお話ですが、経済と社会を少し切り離して考えてみるべきではないかと。つまり、経済的には、必要なものは公的政策の観点から支援しましょう。だけど社会的なものについては、必要なものはきっちり規制しましょうという、仕分けした議論を本来すべきではないかなと。

今ごろになってこんなイロハの話をするのは非常にはずかしいですが、きょうの骨格を見ておましてそんな感じがいたしました。つまり、ビジョンというものの中でどういう位置づけをしていくのか、報告書の並びをどうつくっていくのかということを考えるとき

に、今のような視点は明確にしておくべきではないかと思いました。

きょうは、委員から将来のビジョンのような話もいろいろ出ておまして、本来は、こういう話を業界の中できちんと議論して、こういうことをやるために、何が原因でできないのかを明確にすべきであって、委員の紙はそういう形でまとめていただいているので、これがいいか悪いかというのは、いろいろ個々に考えていきますとあると思うんですが、そういう視点は明確にすべきではないかと思います。意見です。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】 大分意見が出尽くしましたけれども、私は委員であり、事業者の一人としてこの委員会に参加したことから、少しお話しさせていただきたいと思います。

要は、タクシーというのは利用者から選択されて初めて事業が成り立つわけですので、安全がおろそか、また利用者サービスが悪いということになれば見捨てられていくわけですから、どんどん衰退してしまう。我々としては、そういうことをしないようにということで、東京でもタクシーセンターを設置したり、地理試験の導入とかいろいろなことをやってきているわけでございます。規制緩和の改正道路運送法に基づいて3年余りたった結果、どうもその辺がどんどん悪くなっていくのではないかという心配があり、何とかここで是正していただかないとタクシー産業そのものの将来がなくなってしまうという思いがあったので、申し上げてきたところでございます。

そういう結果、きょう出された報告書の骨子については、我々が思いを持っていることについて記述されているということで評価させていただきたいと思います。これをもとに、取りまとめの方向に持っていただければいいのではないかと考えております。

ただ1つだけ申し上げたいのは、タクシーは、法人、個人を入れますと全国に27万台ぐらいありますけれども、大都市、中都市、小都市と地域によって営業形態も違いますし、それから出てくるいろいろな問題も、地域でできるものが大都市でできるかという、できない。大都市でできるものが小都市へ行ったときにできるかという、できませんので、この間、関さんにもそういうお話をいただきましたけれども、その辺をより分けていかないと、全部、全国統一的な尺度で話していくとなかなかうまくいかないという問題もありますので、事務局の方には、大都市、中都市、小都市という地域別の問題について、もう少しより分けてもらいたい。

先ほど、歩合制の問題がよく出ますけれども、大都市みたいに、車庫から出たら帰るまでほとんど管理監督ができない。東京ではタコメーターがありますけれども、その程度で

ございますので、将来もっと乗務員を管理できるようなシステムができれば、固定給でも構わないと思うんですけれども、なかなか現状ではそこまで行っていない。しかし、地方ではほとんど駅待ちです、車庫待ちですということだったら、それはできるかもしれない。

そういうことがあるわけでございますので、その辺をひとつ、より分けて整理していただければと思います。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 3ページの、「(①～⑤)を背景に問題も」というふうにご指摘なさっているわけですが、④と⑤はいいとして、①、②、③はほんとうかなという感じがするんです。

例えば①に関して申し上げますと、つまりお客さんのほうが大体、例えば私なら、京都駅から自宅まで料金が幾らかということはよく知っているわけです。大体繰り返し乗るわけです。ですから、信号のぐあいによって二メーターぐらい差が出たとか、むしろ情報は乗る側が余計持っていると言っても言い過ぎではないと思うんです。ですから、決して非対称ではない。

それから、流し営業で利用者が選択しにくいというふうになっていますが、これは前回も申し上げたことですが、京都などの場合、5分の1、つまり20%ぐらいのタクシーが、10%値段が安いわけです。ですから、値段の安い車と高い車ということで、お客さんのほうが完全に選別しているんですね。京都のように非常にはっきりと、10%ないし12%、その2%の差はほとんどネグリジブルですが、要するにお客さんが車をよって乗るのが現状ですから、決して流し営業で選択可能性が低いわけではない。もちろん乗務員のサービス等もあるかと思うんですが、やはり一番は値段ですね。幾らかかるかということですから、1割の格差があるわけですが、ほとんどの京都の人は安いタクシーをよって乗る。四、五台見送れば必ず来るというわけです。

③の、これは一度きりかという、無線タクシーを呼びますね。そういったときには、もちろん運転者と利用者の関係は一度きりかもしれないけれども、会社と利用者の関係は繰り返しになるわけですから、これも必ずしも当たっていないと。

ですから、①、②、③について、後で事務局のほうから、僕の言っていることが間違っているんだったら、そのようにご指摘いただきたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。そのほかに。

【委員】 きょうの報告書以外にも、大分細かい問題にも触れつつありますので、私

からここで一言だけ申し上げておきたいことがあるんです。先ほど委員もおっしゃいましたけれども、これは将来に向けてのビジョン検討委員会だということです。では現状はどうなんだという、現状をどこまで皆さんご存じなのかということ、ちょっと申し上げたいと思うんです。

規制緩和になりまして、免許制から許可制になりましたね。ただし、運輸産業の中でタクシーだけは認可料金です。しかもメーター表示です。そういう中で、今、一番問題になっておりますのは、参入しやすくなって、前は申請書が出ますと必ず現地調査したものです。それが今は、現地調査などしていません。何があるかといえば、許可をした後の事後監査だけです。そういたしますと、隣の芝生はよく見えるではありませんけれども、トラック業界は、タクシーがよさそうだなということでどんどんタクシーに入ってくる。こういうのが、タクシーの台数が増える一つの原因になっているということもございます。

それから、事後監査だけで現地をやっていないということは、申請が出て、どこの場所で申請しているのか見ていないです。昔と比べると運輸行政の仕組みが随分変わってきている。こういうところにも問題点があるかと思うんです。しかも、30台なら30台で許可申請をいたしますね。昔は、事業計画に沿って30台すべてが稼働しなければ許されなかったです。これが当たり前だと思うんです。事業計画を出していました。

ところが今は、運転手さえ充足していれば1台から動かしてもいいよという状況です。委員など東京のタクシーセンターの実態でよくご存じだと思うんですが、例えば許可をもらいます。二、三カ月のうちに、やっていけないから、だれか買って欲しくないかなというような話、あるいは、稼働をやめてしまって、どこかから買収の手が伸びるのを待っている業者、こういうのが散見しています。

今言ったようなことが結局、現状です。そういう中で、台数が増える、あるいはサービスがどうこう、あるいは料金が多様化した、いろいろな問題があるんですけども、これは、私どもがそれこそ血のにじむような努力をしながらやっていることの結果です。これは私ははっきり申し上げます。

ですから、ここで将来のビジョンという前に、今、私が幾つか申し上げましたような混乱の原因になっているところを、どういうふうに皆さん考えるのか、そこを議論していただきたい。これを私は前から、基本的なところをひとつお話し合いできませんかと申し上げているわけです。そういうことがございますので、ひとつ皆さん方に事実を認識していただいて、タクシーでいろいろな問題が起きている、その原因はそういうところにあるん

だということをご認識いただきたいと思います。

そういうことで、いろいろ申し上げたいことがあるんですけども、そのもとにあるのは、小泉さんがおっしゃる規制緩和の基本的な問題ですが、自己責任ということです。自己責任とは何かといえば、苦しくなったら何でもやるよということです。まさに今のタクシーの許可制というのは、ここまで言うと言い過ぎかもしれませんが、多分にそういう面があります。

あちら側にいらっしゃるお役所の皆さん方にはちょっと耳をふさいでおいていただきたいところがあるんですけども、タクシーの規制緩和というのはそこまで野放しになっております。それがすべての問題の原因であると、あえて申し上げたいと思うんです。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 長いことお休みしていましたので、きょう久しぶりに出ましたら、議論は最初のときとそんなに変わっていないなという感じがしたんですが、タクシーサービスの将来ビジョン小委員会というタイトルではあるんですけども、一番大事なのは、タクシー業界であれドライバーの方であれ、あと消費者、行政、みんなでビジョンを共有しないと物事は進まないですが、共有されていないというのが1つ感じたこと。

2つ目には、ビジョンを共有した後に、現状がありまして、その現状からビジョンになくためにどういう施策をとるかという方法論を考えなければいけないですが、規制緩和が悪いというのあれば、労使問題だというのあれば、あるいはやる気がないからだめなんだとか、いろいろな意見がありますけれども、ただ、一つ一つ検証はされていないわけですね。だから、例えば規制緩和が悪いという考えがあったとして、では規制緩和をやめたとしたら、規制を戻したとしたら、消費者にとって果たしていいのかどうか、これもわからないですね。

きょう6回目ですけども、それぞれビジョンが共有されていないのと、方法論をそれぞれ言っているんですけども、なかなか一つ一つが検証されていないし、そのことについての歩み寄りもないというのがきょうの印象で、休んでいて勝手に印象を言うのは申しわけないですが。

【委員長】 ありがとうございます。そのほかにご意見、あるいはご発言はございませんか。

さっき、行政に対する疑問点とか質問が出ましたので、お気づきの点がありましたら、それに対する発言をお願いしたいと思います。

【局長】 私から一言申し上げて、旅客課長からまた個別の話をさせていただきますが、きょうお示したのは、議論をそろそろ出口に向かって詰めていくための材料でありますから、ご指摘のいろいろなところは、それぞれに私自身は非常に興味深く聞かせていただいておりますし、同調する部分は多々あったかなと思っております。したがって、きょうのご意見もよく取り入れながら、あと2回お願いしたいと思っておりますから、2回の議論に反映させたいと思いますが、2点申し上げておきます。

1つは、規制緩和の後の現状認識、それから、行政というのはそもそもどういう認識をしているのかということが、こういう委員会を行政側が設けてやっている根っこのところにもあるわけですが、それは、きょうの資料で言えば1ページ目、つまりタクシーというのは行政が基本的に関与しなくて、任せてしまっているような役割のものなのかどうかということと、仮に行政が関与しながら、社会的にかなりの大きな役割を担わなければならないとすれば、関係者がみんなどういふことをやらなければいけないのか。つまり、今問題があるとすれば、どういふ具体的な手法で解決していくのかという処方せん、それについての答えを皆さんと一緒になって見つけ出すという、この2つが、我々としては必要だと思っておりますのでご議論いただいております。

そういう意味で、まず、行政はこの4年間について、みずからをどう反省しているのかということをお改め申し上げておかなければいけないと思っております。私どもは、平成14年から施行しております今の大きな方向については、運輸政策審議会でも十分議論していただき、国会での議論を経てやっているわけです。大きな方向については決して間違っていないという明確な認識を持っておりますが、その後の行政の対応について、不十分な点があったのではないかとこの認識も確かに持っているんです。

何かというと、その後、どういふふうにならぬ問題について対応する必要があるのかについて、明確な方針を十分持ち得ていなかったのではないかと。つまり悪質な事業者の参入とか、質の下がった、安全上問題があるようなサービスの提供について、行政がどういふ方針で対応すべきかについて明確な方針がなかったのではないかと。それから、それを実現するための手段について、十分なものが用意されていなかったのではないかとこの反省はあるんです。

それは、平成12年の法律改正のときに、全部を見極めて制度設計ができればよかったんではあるけれども、その後、検証してみて、不十分なところがあるとすれば、この機会に十分議論して、手当てをしなければいけないと思っておりますから、この結論を得られ

ば、冒頭から申し上げておりますように、法律で対応しなければならない手当ても含めて、運用で対応すれば足りるものも含めて、やらなければいけないことはきちっとやっていかなければならないと思っております。その答えを出したいと思っているわけでありますから、我々が万全の対応をしている中で問題が顕在化し、深刻化したなどとは毛頭思っていないということをお願いしておきたいと思えます。

それから、ビジョンのところについては、委員から意見の一致を見ていないのではないかというお話もありましたが、私は、ビジョンの究極のところは、1ページ目の下にある、タクシーについて今後、我が国社会、国民というか、消費者は、何を期待するのか、あるいは期待するものはないのかどうかということについてのコンセンサスが得られれば、官も民も、いろいろな当事者がそれに向けて努力できるわけですから、その限りにおいては、決してコンセンサスができていないことはないのではないかと思っておりますが、きょうの議論のポイントは、出口のところの処方せんが、これはたたき台ということもありまして、軽重のめり張りがあまりついていない。それから、先ほども何人かの委員のご指摘がありましたけれども、中身がはっきりしていないものがたくさんある。運転者登録、試験というものの中身が何なのかによって実は非常に変わってくるし、その中身がはっきりしない重要な事柄と、そこに書いてあれば、何のことであって、だれがやればいいのか、一目瞭然のものが同じように平板に並べられていますから、いろいろな疑問とかご意見があったと思えます。

その辺は、次の回によく整理して、きょうの議論も踏まえながら、一体どういう認識で、何のために、どういう効果を期待してこういう施策を案として提示するのかということをおわかりやすくお示しするつもりでありますから、そこで改めて議論を聞かせていただければと思っております。

いずれにしても、あらゆる方々から、タクシー問題についてやはり改善すべきだ、そうしないと安心できないという真摯な声を聞いておりますから、6月のある時期、日程は後でご相談しますが、それまでに結論を出すということで、引き続きご協力いただきたいと思っております。

【旅客課長】 局長のほうから全般の認識を申し上げましたので、個別の議論は、今この場では補足を差し控えさせていただきたいと思えますが、全般としまして、今申し上げました、ビジョンとしての認識及びその処方せんについての内容が不明瞭なところ、あるいは、委員からありました、もっと具体的に何をというところを、大分よくなったけれど

も書いていないというところ、まさに骨子でございますから不十分な点がありますが、前回まで議論してきたところを、この骨子をベースにご指摘の点などを含めながら、より具体的なものを、特に具体策のところでは明確にして、次回ご議論をいただきたいと思いません。

前回までもご議論がありました、まさに「運転者登録・地理試験の導入」、ほんとうにこの1行だけでございますけれども、前回まで出してきた資料なども含めた、より具体的なやり方なども含めてご提示したいと思っております。

あと、本日いろいろご指摘いただいております。特に骨子の立て方、流れの理念のあたりにつきましては、本日ご指摘の点を含めまして、より具体的に、より体系的にご提示し、かつ、次のときはこれをもっと敷衍したような形でご説明して、ご議論いただきたいと思っております。

補足的に申し上げる点は次回とさせていただきますけれども、委員からもありました、地域的な取り組みは非常に重要な点だと思います。冒頭、委員会からもご説明いただきました。先週通りました道路運送法改正も、そういう視点で地域にどのように反映していくかということだとありますし、本日の将来ビジョンの委員会の1ページ目の問題認識もそういう点であります。ですから、私どもとしては、今はタクシー問題の適正化推進協議会という形でやってきてございますけれども、これのより具体的な掘り下げ及び地域ごとのいろいろな対応ができていくやり方が必要ではないかと認識しております。

分権の議論という制度の議論でございますから、この場と直結しない議論でもありますが、方向性、趣旨は田中さんがおっしゃっているような内容という認識は、私どもも持ちながら進めていきたいと思っております。その中で、地域の公共的な交通の考え方、いわゆるプランニング、計画とともに、タクシー産業をどのように進めるかという視点は重要な課題だろうと思っておりますので、次回、どのような形で工夫できるか、進めていきたいと思っております。

ビジョンの関係につきましては、委員からも、結論をもっとビジョン的だという、まさにご指摘ごもっともだと思いますが、次回、工夫しながら、課題とともにビジョン委員会としての報告のような形にできるだけ近づけるようにしたいと思います。

私のほうから補足は以上でございます。また次回、ご議論させていただきたいと思いません。

【委員長】 ありがとうございます。今、事務局から明確に、方針と若干ディテール

にわたったご説明をいただきましたので、私のほうからつけ加えることはないですけれども、やはり私も、きょう皆さんから出されていた意見を振り分けて、分類していくと、一つの大きなポイントは、地域のかかわり方の問題があって、何人かの方がご指摘された。特に交通の場合、タクシーの場合は密着型のサービスですので、その辺の認識ということはおもっともだと思っております。

それから、大きな提起として社会的規制のあり方とか資格制度の問題もありますけれども、経済的規制と社会的規制という2分法、必ずしもそうはならないですけれども、ただ、そういうご指摘もあったということで、どこまでできるのか、あるいは具体的に何があるのかということを確認していただいて、また事務局のほうでご検討いただくのかなと思っています。

それから、さっき委員が、支援とか総合的な交通体系なら何ができるかという非常に重要なお指摘もありましたので、これは今回の答申の中で抜け落ちている点かと思っておりますので、その辺もご注意願いたいと思っております。

全体の議論の仕方は、具体性の問題は今、事務局からご説明がありましたので、きょうはあくまでも骨子ですから、その辺もご理解いただいて、今の皆さんのご意見を伺った上で、内容を肉づけして具体性を出すということだと思っておりますので、ご理解いただければと思います。

さっき委員がおっしゃったように、意見の一致というのは、申しわけないですがタクシーの場合なかなかできないというのが実態で、ただ、逆に言うと、ここまで随分意見がまとまってきたという見方もできないこともないと思っています。それは、さっき局長が言われたように、どういう方向でいくのかということについて、皆さん一定の方向を向いている。例えば、いいサービスをつくって、いいタクシーのあり方を模索する、非常に抽象的な言い方をすればそういうことでしょうし、それに対して、それぞれのお立場で、またそれぞれの置かれた環境によって随分主張が違っているように見えますけれども、最終的な目的はそこだということで、その点をご認識いただいた上で、具体的な策をこれから議論していこうと思っています。

私からはそれぐらいですけれども、次回からの進め方について、ご説明を。

【旅客課長】 それでは、次回の進め方、まず、今のご指摘、あるいは山内委員長にまとめていただきました方向のもとに、より具体的な整理をした上で、もう一度、議論させていただきたいと思っております。6月の頭ぐらいにまず1回、お願いしたいと思っております。

その上で、局長からは、あと2回と申し上げました。最終的な報告書の文案を、6月中旬から下旬ぐらいに、日程を調整させていただければと思います。

【委員長】 要するにあと2回やりたいという話で、1回目は6月初旬、2回目は中旬ということで、通常ですと最後に文案が出てきて、議論して終わるので、それではまずいということで、少し余裕を持たせてというか、議論する場、時間を持ってということです。具体的なお提案はありますか。

(日程調整)

【委員長】 では、大変恐縮ですが、6日の午後ということで、皆さんご都合がよろしい、事務局もおそらく都合がよいこともあろうかと思っておりますので、そこで次の回を決めさせていただいて、ご欠席の委員については、事前に十分にご説明いただくこととご意見をいただくことをお願いしたい。

【旅客課長】 事前にご説明し、かつ、その場で確実にご紹介させていただきながら、議論に反映したいと思っております。

【委員長】 その次の最終回の候補日はいつになりますか。

(日程調整)

【旅客課長】 20日午後2時からで、事務局のほうからきちっと議論のポイントとご説明を事前にさせていただき、委員会に反映させていただくことをお約束申し上げて、よろしくお願いたします。

【委員長】 それでは、2時間半にわたりましてご議論いただきまして、お忙しいところ、ありがとうございました。次回は6月6日と20日ということになりましたので、お繰り合わせの上ご出席願いたいと思っております。どうもありがとうございました。

— 了 —