

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7回）

2006年6月6日

【旅客課長】 それでは、定刻となりましたので、そろそろ第7回のタクシーサービスの将来ビジョン小委員会を開催いたしたいと思います。大変お暑い中、ありがとうございます。ご案内のとおり、クールビズと言って、役所だけは勝手に、私もすぐこれを脱ぎますので、全く構わず、上着、ネクタイ、そこまでにとどめておいてお脱ぎいただければと思います。

これより進行は委員長によりしくお願い申し上げます。

【委員長】 本日もお忙しいところ、お集まりいただきましてありがとうございます。きょうは、このタクシーサービスの将来ビジョン小委員会の第7回目ということでして、これまでも皆さんにかなり議論をしていただいて、そろそろ今回と次回ぐらいで取りまとめという方向にしたいと思っております。そこで、前回から取りまとめの方向ということで議論いただいてきたわけですけれども、今回も引き続き報告案の骨子について議論していくということでございます。

それでは、事務局のほうから簡単にご説明いただいて、それから議論ということにしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【旅客課長】 ありがとうございます。

冒頭、局長は、今、国会で質問に出ておまして、20分ほどおくれて来ると思います。後で参りまして、またよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、ただいま委員長からございましたように、前回、第6回におきまして報告書の骨子という形でお示しもし、熱心にご議論いただきました。今般、前回のご指摘をまた踏まえ、あるいは内容につきまして、項目、体言どめだけでなく、より具体的に内容についてのご説明の部分も入れた形で骨子としてもう一度つくり直しております。本日、これでご議論をいただき、次回、後で申し上げますが、第8回に向けまして文章の形での報告書案にまとめをつなげていきたいと思っております。

それでは、資料に基づきまして、まず冒頭20分程度でご説明をいたしたいと思ひます。

まず、報告書骨子案の第1ページ目であります。まず時代認識、その他のところでご

ございますけれども、これは前回、第6回のお示ししましたものと基本的に同じベースになっております。いずれにしても、一人一人が個性と能力を発揮して自己実現を図るための交通環境の整備が必要だという全体の時代認識の中で、タクシーの位置づけは、少量個別輸送を担う公共交通機関であるという大きな認識のもとに立ち、近年の動向というところでいろいろ多様なサービスが提供されてきているところであります。乗り合いタクシーという形でもありますし、福祉タクシー、あるいは下校時の対策とか、当然ですけれどもいろいろな観光関係のサービスなどがあります。事業者のさまざまな取り組みの事例を前回も別冊の形でお示しいたしておりますが、今般もそれ以外のものもさらに加え、充実をして、取り組み事例としてまた別添でおつけしておりますので、後でまたご参考いただきたいと思います。近年では、そのようなタクシーの特性を生かした多様なニーズへの対応が進展をしてきているという認識を我々もしております。

そういう中でタクシーに期待される役割というところを再度申し上げますと、個々人が自己実現を図り、活動をいろいろ自由にしていけるため。右側に、マイカーを利用できない高齢者などの移動需要が非常に急増していると。こういうことの中で、一番下にありますが、多様なニーズにきめ細かくこたえ得る交通機関として、公共交通機関であるタクシーの重要性がさらに高まると、我々は認識として共有したいと、こういう点が1ページ目であります。

次の2ページ目でございます。本小委員会は、タクシーの提供されるサービスの将来のビジョンを描く、あるいは議論するという委員会でありますから、この将来ビジョンはどういう形で目指していくべきか。そこで、言葉としては総合生活移動産業というような、このぐらいの認識で進めていきたいということでもあります。タクシーに期待される役割、重要性が非常に高まっていくと認識をしております。

一番上の2番目の「□」のところにあります。マイカーの普及、あるいはバスとか地下鉄、これにはあと自転車とか徒歩も入ると思いますけれども、いろいろな他の交通サービスがありまして、ここの競争関係が必要になってくる。矢印にありますように、マイカーが増えているからタクシーの利用者が減っているという分析がございますけど、マイカー、バス、自転車、徒歩、このようなどころに対する競争優位の戦略を立ててやっていく必要があるという認識に立ちたいと思います。そのためには、公共交通機関としての機能を中心として、機動性、柔軟性がタクシーの強みであると思いますから、ここを提供していくことが必要だということでもあります。

下に円で、いろいろなどのような認識、性質があるかということを書いてみたものであります。顧客サービス業としては、利用者が貸し切った空間で一人の運転者が複数の利用者、あるいは一人の場合もありますけど、対応するサービスという基本のサービスがあり、あと期待される場所では、左側に交通弱者の移動手段、右側には地域密着型の生活支援サービスが今後の社会にとって非常に重要な点。しかも、それに非常に機動性、柔軟性を持って対応できるという点。

左側には観光的な視点。国内の観光は当然ですけれども、外国の方々が移動に一番使いやすいのはタクシーでありますし、こういうところでビジット・ジャパン・キャンペーンとの連携が必要な部分があります。

一方で、右の下、地域社会の安全・安心の貢献というところを書かせていただいています。近年、非常に下校時など、安全の関係で国民が心配に思う点があります。深夜に及び、いろいろな地区、いろんな場所にタクシーサービス、タクシーの事業が提供されている。こういうところで、現在でもエスコートサービス、子供110番、このようなことを非常にきめ細かくやっております。こういう社会貢献という視点がタクシーにはあると考えられます。こういうことに細かく対応していくということが必要だろうと思います。

公共交通機関としてのタクシーサービスを中心にきめ細かく対応して、高い利用者満足、CS、どの産業でも言われていますConsumer Satisfaction、利用者の満足をどのように追求していくかということを考えていくことが必要だと思えます。

次の3ページ目、現状と課題ということで、これは前回、第6回るときにもご説明をさせていただいたとおりであります。一応簡単におさらいをいたしますと、事業者として、今申しあげましたいろいろなサービスを提供してきて、今後もサービスの拡大、拡充が期待されています。

一方で、意識の関係ですと、全体、社会情勢がどんどん変わっていく中、あるいは他産業がそれに追いつくためにいろいろ努力をしている中、今、取り巻く現状を見ますと、運転者任せの流し営業を中心とする旧モデルからなかなか脱皮ができていないという現状にあるのではないかという認識が受けとめられます。マーケティング分析に基づいているいろいろな顧客サービス、顧客開拓努力をしていくということがより一層求められているのではないかと。あと、特に利用者サイドの委員の方々から、サービス内容の情報発信が非常に不足をしているんだという点を多々いただいております。

事業者サイドでもう一点、残念ながら、法令の遵守の意識の低下というところを書いて

おります。ここは問題のある事業者が市場から退出をしないという状況であり、ひいては低運賃競争とか安全確保を怠るといことが散見されているという問題。これは行政側の取り組みがなかなか十分にいかないという意味での課題、前回、局長からも申し上げている点もありますが、法令遵守意識が低下しているという残念なところがあります。あと、歩合給が中心ですから、増車リスクを運転者に転嫁しやすいということがあります。これが経営者、事業者サイドの観点からの課題であります。

運転者の関係では、労働環境が非常に大きな問題、社会的にも問題であるということでありまして、歩合給が主流である労働関係の中では、営業収入の低下が賃金低下とかモラル低下を起こすということ。これがひいては質とか安全への信頼の低下を招来するのではないかと、このあたりが非常に大きな課題であります。

利用者サイドからしますと、タクシーがつかまりやすくなっているというのは非常に利用が容易になっているということで、この点は評価を受けているところでございますし、アンケート調査でもそういう結果は出ています。ただ、問題点は、地理不案内など、あるいはいろいろな労働環境などを見ますと、安全性の低下を危惧するということがこの現状では言われております。このような現状と課題を我々は踏まえていろんな対策を立てる必要があるのではないかと思います。

このあたりの全体の分析は、資料の13ページ、参考1というところに、前回お示しをした背景分析、経済学的な視点での分析その他もつけております。これは分析のものなので参考のペーパーにしましたが、現状と課題というところの私どもの基本的な認識は13ページに基づくものであります。

次、4ページ目、こういう現状と課題の中でどのように基本方針、今後の施策を考えていくかというところであります。総合生活移動産業への脱皮を促進していく施策ということで、ビジョンの委員会でございますし、いろんな施策を打っていくという中で、現在のタクシーの状況をこのままで対策をいろいろとっていかないとすると、産業として残念ながら競争優位に立っていない、衰退していくおそれがあるのではないかと。むしろタクシーの強みというものがありますし、機動性に極めて富むということですから、現行のトレンドと望ましいトレンドとのギャップを埋めていくということから、この総合生活移動産業への脱皮を図るための施策が、じゃ、具体的にどうやっていけるかという点を方向性として打ち出していくことが必要だと考えております。

そのためには、下に書いてあります、大きく言って3つの課題になろうかと思います。

1点目は、公共交通機関としての使命であります安全・安心な輸送サービスの提供という点。これが何をもちて一番大事な点。輸送の安全の確保が大前提でありますし、それを大前提として質の確保・向上をしていく。安全はより一層確実に確保していくという点が1点目の大きな課題だろうと思います。

2点目の多様化・高度化するニーズに対応して、サービスをどのように提供、促進していくか。これは経営論とか、あるいは産業振興論ということで、むしろ経営者、あるいは会社の努力が基本となるべきものだと思っておりますが、2番目のニーズに対応したサービスの提供、促進。

3番目は、渋滞問題、環境問題という、いろいろな社会的な要請にこたえていく取り組みが必要だ。このような点が大きく3つあるかと思っております。

それでは、大きく3つの点に分けた上で、あるいはかかわり合いも相互にいたしますが、5ページ以降、具体的などという施策に取り組んでいくかという点を掲げております。

まず、5ページ目であります。総合生活移動産業への脱皮を促進していく施策として、I、公共交通機関としての安全・安心なサービスの提供をまず第1の重要な施策の内容として掲げてございます。基本認識。先ほど簡単に申し上げましたが、公共交通機関として、安全・安心なサービスの提供が、まず事業の大前提になります。規制緩和の後、いわゆる事前の規制から事後のチェック体制に政策転換いたしまして、行政の役割は監視機能を中心に据えて取り組んできております。このため、運行管理者の制度の徹底、監査体制の強化、行政処分の厳格化を推進しているところですし、今後も強化をしていく必要がある。3番目のところ、一方で、タクシーの特性上、現行の事後チェックの手法のみで輸送の安全・利用者利便確保を完全に担保するには、現実的になかなか限界があります。この点をご指摘も承っております。このため、これを補強する新たな仕組み、安全・安心なサービスを公共交通機関として必要な部分として、国として打っていく分野、必要な部分がございます。

こういう基本認識に立った上で、1、輸送サービスの質の確保・向上を図っていくための新たな仕組みということで、質の確保をした上で市場の門戸は開放しつつ、一方で問題のある事業者の退出は促進していく仕組みの構築ということで考えたいと思っております。これが基本の認識であります。これは、前回、分析もさせていただいているところでもございますが、タクシー事業は、情報の非対称性、歩合給を中心としておりますから、そういう意味で供給の二重構造ということもあり、市場の失敗が存在はしております。しかし、こ

のタクシー事業の市場の失敗は需給調整で対処すべきものではないという認識に立ち、需給調整規制に戻るということは、むしろ逆に事業者による創意工夫が促進されない、あるいはタクシー産業全体としての発展を阻害することにつながると考えます。ですから、こういう認識のもとで市場機構を有効に機能させるためということで、利用者の利便の保護、利用者の利便の増進のためにサービスに関する一定の質を確保して、利用者が選択しやすい整備環境と法令遵守を考えていく必要があるというのがこの1点目であります。

2は、1にもかかわりますが、輸送の安全は、公共交通機関の安全・安心サービスの提供という意味で大前提でありますし、一番大事な点。特に、この質の中でも事故防止という安全の確保が非常に重要です。問題のある事業者の退出を促進して、レベルを全体で維持するために、安全対策として安全マネジメント、運行管理の徹底、監査の強化など、これは安全対策検討委員会で別途検討中でございます。6月16日に最終の委員会を予定しておりますが、こういう中でこの対策をまた具体的に打ち出していくことを考えているところであります。

次の6ページ目でございます。基本の認識の中で、Ⅱのサービス提供。これはニーズに対応したサービス提供を促進するという分野であります。まず、この基本認識。先ほども申し上げましたが、産業の活性化・発展。これはむしろ基本的には政府によって規制があるとか、政府がこのようにすべきものという性質ではなく、むしろ市場機構を活用し、事業者が自主的に取り組むべきものという基本の認識に立ちたいと思います。いわゆる一般的に言うと、経済的な規制は政府が過度にやるものではない、自主的に事業者が工夫をしていくものであるという認識に立ちたい。それで、現行のトレンドと望ましいトレンドのギャップを埋めて、総合生活移動産業へ脱皮していくということでは、非常に高い利用者満足（CS）の実現を図っていくことが重要だという認識をしております。ですから、政府は安全の確保という形での大事な点の政策はとりながら、事業者が創意工夫を生かしやすい環境整備を図っていくというところで、経営努力を後押しするためのいろんな対策ということにとどまり、それをむしろ推し進めることが必要だという認識を持っております。

あと、Ⅲの渋滞・環境対策のところであります。これは公共交通機関として、また今後、総合生活移動産業に脱皮していく上でも、渋滞問題とか環境への悪影響という外部不経済を減少させていくということが社会的な責務でもあると思います。ですから、これについては、それぞれ具体対策をいかに打てるかということが重要だと思います。いろいろな渋滞・環境問題は局地的に起きていますから、その特性、地区によるやり方など具体的に對

策をとる必要がありますし、乗り場管理などの適正化も必要だと思います。

あと、一番最後、公共交通機関として、事業者による自主的な取り組みも非常に重要だという認識に立っております。

では、7ページ目以降、こういう認識のもとで、それでは具体的な対策、どのような形で方向性、施策を考えていくべきかという具体的な内容であります。I、公共交通機関としての安全・安心なサービスを提供するという、安全対策としての一番大事な点、質の確保という意味で、国としていろいろな補強をして取り組んでいく仕組みにはどのようなものがあるかという点であります。

まず、タクシーサービスは、運転者、ドライバーがお客さんと接し、サービスを提供するという意味で最も重要な要素になります。イコールこの質の確保が一番重要であるということから、1点目、運転者の要件の見直しが重要な点になってこようかと思えます。現行制度では、運転者に求められる要件は、普通第2種免許を取得していることでございます。これが政令で書かれております。ただ、これだけではなく、全体の質の向上を図るためには、例えば事故歴とか一定の講習の受講であるとか、こういうものを要件として加えて考えていく必要があるという認識を考えております。一方で、こういう要件が決まりましたら、そういう問題のある運転者を雇用してはならないということを担保していくことが必要ですので、雇用者側の雇用責任を明確にするということが必要だと考えられます。これは1点目の運転者の全般としての要件の見直し。

この関係で関連をいたしますが、2番目に運転者登録制度の導入と書いてございます。内容をご説明いたしますと、現在のタクシー業務適正化特別措置法、タク特法と呼んでおりますが、ここでは利用者利便の確保のために、指定された地域においては、まず運転者の登録という仕組み、運転者登録というものと、この登録の要件で地理試験が定められております。これがまず1点目であります。もう一方で、この指定地域の中では、タクシーの会社、あるいは個人タクシーからも、事業者から負担金を得て適正化事業として街頭指導とか苦情処理もやっております。現行制度では大阪と東京がこの指定の地域になっております。ですから、運転者の登録という仕組みと適正化事業という仕組みの2つがあるわけですが、東京と大阪のそれぞれタクシーセンターはそれぞれの両方の仕事の実施機関となっております。

2番目の「・」ですが、この仕組みを活用して運転者の要件、あるいは登録という質の確保の点で、適正化事業を除いて、運転者登録の部分だけについて指定地域の拡大を図る

ということが必要だと認識をしております、まずは政令指定都市までの指定を目指す。その際に、ドライバーの登録の要件、地理試験の内容、あるいは指定地域の範囲、登録の取り消しの要件、こういうものについて見直しを行い、輸送の安全とか利用者の利便の確保・向上を常に実効性の高いものとするということを施策として考えていくことが必要ではないかと考えております。

3番目の「・」に登録の実施主体ということで、これはタク特法において指定地域を拡大していくという中において、まず実施主体は一義的には地方運輸支局ということになると思いますが、現在のタク特法の制度と同様、そういうところで既に運転者登録を自主的に実施していて、そのための体制とか実績のある、例えば各県のタクシー協会をアウトソーシングという意味で可能な限り活用することが検討に値する、必要なことだと思います。その場合は、国の事務の代行機関としての位置づけでありますから、業務が適切に遂行できることとして、いわゆる指定要件をちゃんと考えた上で行っていかなければならないと考えられます。

(1) 運転者の質の確保・向上という点での要件の見直しと登録制度の導入は、今ご説明したとおりであります。

3番目、運転者表彰制度でございます。これは、サービス向上のインセンティブとして表彰ということが非常に重要だという点もご指摘を多々受けております。これにつきましては、現在、国の褒賞制度もありますし、業界でも取り組んでいるところがあります。国としては、こういうガイドラインを作成して自主的な取り組みを促していくことが必要かと思っております。

最後の高齢ドライバーの定年制のところ。これは個人タクシーにはございますけど、法人タクシーについても、こういう高齢ドライバー対策が必要でないかという点を4番目に書いております。

次の8ページ目でございます。タクシーは、お客さんとの間でドライバーによるサービス提供が一番大事な点であります。ですから、利用者と直接接して顧客サービスを提供する運転者のウエートが非常に高い。ですから、ここの教育とか、あるいは指導・監督の徹底が重要であります。それで、若年層の人材確保が非常に困難となっている昨今であります。魅力ある職場環境づくりは非常に重要です。将来の産業としての発展を左右いたします。賃金体系は基本的には労使間の契約であります。これは労働基準法の中で決まっております。ただ、場外営業でありますタクシーにおいて、歩合制は一定の合理性を有す

るということではありますが、いろんな形態、流しとか非流し、あるいは福祉関係の付加価値の高いサービス内容など、態様によっていろいろ考え方はあるのではないかと思います。ですから、基本的には労使の問題ですが、賃金体系についての検討をしていくことが望まれます。

(2) 問題のある事業者の退出促進という点を掲げてございます。

まず、①利用者が選択できる環境整備というところを書いてございます。これは特に利用者の視点から、委員の皆様方から多々何度もご指摘いただいております。サービス内容とか、そういうものがよくわからない。タクシーの経営者に聞きますと、我々は遠慮深いのでなかなか発信がうまくないんですとおっしゃいますけど、伝わってこないということがあります。ですから、ここをちゃんとガイドラインなどもつくり、協会において積極的に対応していくことが必要だろうと考えます。

2点目、事業者ランク制度とか運転者ランク制度がありまして、これをガイドラインとして作成できないかということでもあります。事業者ランク制、あるいは運転者ランク制、今も協会その他で自主的に取り組まれているところもありますし、むしろそういうことを拡充していくことが必要だろうと思います。これについては、評価方法とか、その結果の公表がなかなか難しい点があります。日本は差がつくというのを望まない国民の体質がありまして、タクシーだけでなく、いろんな分野でなかなか難しいとよく言われる分野であります。やはり利用者サイドからすると、その評価を発信してほしいということが大きな課題ですので、この点のガイドラインとか業界の取り組みを促していくことが必要かと思えます。

最後の乗り場の関係であります。乗り場の関係もいろいろご意見をいただきました。これは流し地域であっても、乗り場が整備されて、ルールが確立されていれば、あるいはこういうランク制などと相まって、ある程度タクシーの選択が可能になるんじゃないかと思えます。ですから、そういう視点での乗り場の整備を促進するということで、これはいろいろ施設管理者との調整その他も必要になりますが、こういう認識を持って、関係するみんなで行き届くということが必要かと思えます。あと、近距離乗り場と中・遠距離乗り場を分けて工夫している地域もあります。あるいは、今後、事業者ランク制などがうまく機能していったときに、優良事業者が優先的に駅前などの乗り場に乗り入れ可能になる、こんなことができるとインセンティブになるのではないかというところでありまして、これは可能なところから導入を進めていくことが必要かと思えます。

次の9ページ目、コンプライアンスの向上であります。法令遵守ということで、ただ最近日本語でコンプライアンスと、社会的にすべての産業、すべての立場の人に求められるコンプライアンスの向上が重要な点であります。事業者ランク制度、あるいは優良事業者の肯定的評価の公表、このようなところをぜひ取り組むべく、業界において取り組みを促していくことが必要かと思えます。一方で、悪いところについての行政処分の厳格化。そういう意味で、いい意味での監視機能の強化が必要かと思えます。最後の3点目、労働関係法令などの対応強化ということです。これは今委員会でも何度も議論になりましたが、人件費が8割を占めるという労働集約産業でありますから、タクシーにおいて適正運営と輸送の安全を確保するためには労働環境が非常に重要だということで、厚生労働省さん、委員会にも参画していただいておりますが、共同でいろいろ連携を強化しまして、4月から合同監査・監督を行う。あるいは最賃法違反の疑いのある者についての相互通報の拡充をいたしました。あるいは社会保険・労働保険の未加入への通報制度の導入を行っております。こういうことで労働関係法令の対応強化を厚生労働省さんと連携を図って一層強化をしていく必要があると思えます。また、その辺の実施状況を踏まえて、どういう改善方策などを立てていけるかについては、引き続き具体的に検討していく必要があると考えております。

次の2、輸送の安全のより確実な担保であります。これにつきましては、現在、安全対策検討委員会の場においても別途検討中であります。安全マネジメントの導入につきましては、今国会で運輸安全一括法が成立し、10月から施行になります。この徹底を図るといふ点。あと、監査の強化、行政処分の厳格化ということも、具体的に段階的にそれぞれ対策を打っておりますし、今後実施するところも、またこの安全検討委員会で策定をし、公表していきたいと思えます。

3番目であります。運行管理を確実に実施していくためには、運行記録計、タコグラフと呼んでおりますが、これの導入を拡大していく必要があるのではないかという認識をしております。現在は、東京と大阪などの13地域においてタコグラフの導入が義務づけられております。ただ、これも大分前に決められた仕組みがそのまま変わっておりませんが、運行管理を確実に実施していくことが必要だ、あるいはそういうことが安全対策として非常に求められている昨今、段階的にこの導入地域の拡大を図っていくことが必要だと認識をしております。こういう方向性、施策を進めていくことが必要だと考えております。

4番目であります。累進歩合制廃止の趣旨徹底ということであります。運転者の走行を

過度に刺激して交通事故につながりやすいとされています累進歩合制度、これは厚生労働省さんの通達において廃止するとされている仕組みであります。これについて厚生労働省と連携を強化して趣旨を徹底していく必要がありますが、この趣旨につきましては、その他の過労運転防止措置とあわせて徹底を図っていくということで、厚生労働省と連携を強化し、この趣旨徹底をより一層図りたいと思います。

あと、デジタルタコグラフの普及促進ということでもあります。デジタルタコグラフにつきましては、通常のタコグラフに比べてより確実な運行管理、労務管理が必要になると、エコドライブという観点から環境対策上も非常に効果があるとされております。これにつきましては、本年度から石特会計の活用などにより、経済産業省とも連携をしながら、普及促進のための財政支援措置を講じておりますが、引き続きこの拡充に努めたいと思います。

あと、ドライブレコーダーの導入促進ということで、事故防止対策のために非常に重要な効果があるとされているところでありまして、各地区の協会、あるいは協会事業の中でも普及促進をどんどん図っておりますが、この導入促進を今後とも進める必要があると考えております。

それでは、次の10ページ目から、あと1ページ半ぐらいでございますけど、事業者の経営努力の部分でございます。先ほど基本認識を申し上げましたけれども、安全・安心のために必要な社会的な規制の充実、補完策が必要だという認識とともに、事業者の経営努力によっていろいろ取り組んでいくものがあると思います。これは国としていろいろな後押しをしていきたいと思っております。

(1) は、前回もご説明させていただいております顧客ニーズに順応していくサービスの転嫁。

あと(2)、マーケティング分析とか利用者とのコミュニケーション向上という非常に重要な点があります。これは利用者の声に直接耳を傾ける手法をどうやって充実していくかということ、経営者のほうで考えていただく部分が多々あろうかと思います。

あと、(3) 運転者教育の充実と経営方針についての労使間の情報共有というところで、1年半ぐらい前の魅力あるタクシーサービスの委員会の中でも書かせていただいた部分があります。運転者は直接接する営業マンでありますから、サービス内容についても積極的に運転者がレベルアップしていく必要があるという点。あと、経営者が運転者に対して会社経営、あるいはサービスへの取り組みなどの状況をちゃんと開示していくという点。も

う一方、逆に運転者サイドから利用者の直接的な反応を経営者に伝えるということで、双方向で認識アップをする。これで利用者満足を向上させる。このようなことで、労使間の情報共有は非常に重要ではないかという認識を私どもは考えておりますので、ぜひ取り組みをお願いしたいと思います。

2、事業者による経営努力を後押しするための国による取り組みというところであります。まず、いろいろな事例紹介ということで、本日も別冊でつけております。もっとこれを充実して紹介をしていきたいと思っております。

2点目に運賃制度の見直しと書いております。運賃につきましては、多様な運賃を導入していくということは利用者にとって望ましいと思っております。このためには、運賃の改定手続の合理化が必要でありますから、この合理化を図ることのほか、多様化の促進を進めていくということでございまして、あとは内容についての情報提供が重要だと思っております。一方で、適正なコストに基づく運賃設定になっていることが必要だと考えておりますし、不当競争にならないかどうかの審査は厳正に行っていく必要があると考えております。

運行管理者制度の見直しのところでございます。これにつきましては、運行管理者の試験が国家資格になっておりますけど、これについて事業別に細分化されているところがありますが、試験項目の共通項目は多くございますので、旅客運送事業という形での統一の必要があるのではないかという点であります。

鉄道とバス等との乗り継ぎ円滑化。これは従来から何度もご指摘を受けている点であります。タクシー乗り場の位置とか、駅の入構のルールなどで乗り継ぎ円滑化ということで対策も進めていく必要があると考えております。

次、11ページに進ませていただきまして、地域の実情に応じた取り組みというところでございます。タクシーは地域に密着した輸送サービス。あと、移動距離はもちろん地域的に非常に短い分野が多いですから、地域特性を反映しやすい仕組みであると思っております。こういう点で、行政側の認識ですけど、安全性の確保、一定の質の確保という全国統一で定めていくべき事項と、地域の実情に応じていろいろな経営努力が反映しやすくなるような部分、具体的には地方運輸局において柔軟に対応すべきものということで、いろいろ頭の整理をして、そのように2つに分け、適切に対応して、地域実情に応じた仕組みを考えていくことが必要だと思っております。前回もご議論がありましたが、適正化推進協議会を活性化するという点。あるいは、車種区分の見直し。前回もご説明申し上げましたとおり、必ずしも全国統一である必要はないのではないかと考えております。

あと、Ⅲ、渋滞・環境対策でございます。これはGPS-AVMシステム導入の財政支援措置を18年度から講じておりますし、募集いたしましたが大変多い応募がございました、引き続き拡充に努めたいということ。あと、乗り場管理の適正化など、これもショットガン方式であるとか、駅待ちタクシーの渋滞緩和は、個々具体的に地区ごとに対策が必要でございますけど、これを進めていくことが必要。あと、違法駐車対策の強化などの走行環境の改善でございますが、これは各地区での実情、あるいは道路環境も違いますので、都道府県警察等と連携して対策を検討することが必要かと思っております。6月1日以降、走行環境が改善しているという話も聞きますが、今後、具体的にそれに応じた、タクシー経営者サイドからも交通走行環境を阻害しないような経営形態に取り組むということが大事だと。一方で責務もあろうかと思っております。あと、グリーン経営認証の活用という点は、前回もご説明申し上げました。

以上、渋滞・環境対策という社会的な問題に対策もとっていく必要があるということであります。

12ページ目、結びというところで、今後、社会・経済構造の変化というものがあります。少子高齢化、あるいは都市構造も変化しております。ただ、冒頭にも申し上げましたが、多様な小口ニーズにきめ細かく対応できるというところでありますので、それに対応していくことが成長のかぎだと認識しております。総合生活移動産業へ脱皮をしていくことが期待されていますし、そういう大きなニーズがあると思っております。むしろタクシーがその特性を生かせる時代になっているのではないかという認識に立っております。タクシーが活性化するためには、マイカーへの優位性をアピールするということが必要ではないかと思っております。こういうことから、単なる輸送業ではなく、全体的な総合生活移動産業への脱皮をしていくということでありまして、活性化を図っていくという形での結びとさせていただきます。

若干長くなりましたが、以上でございます。

【委員長】 どうもありがとうございました。

前回、方向性でいろんなご意見をいただいて、きょうは報告書の骨子案ということで、単なる目次立てというのではなくて、この中にこれまで議論してきたこと、多くの方々のご指示されていることを盛り込んでいただいたわけでありまして。

前回もそうでしたけれども、なかなかご議論が分かれるところですので、きょうも16時半までお時間をいただいておりますので、この骨子案について皆さんからご意見を賜る

うと思います。ただ、前回導入させていただきましたが、名札を立てる方式、OECD方式と言うらしいですけど、これを今回もお願いしたいと思います。どなたが発言されるか、なかなかこちらが把握できないものですから。それと、発言される方が多い場合に、時々発言の順序が入れかわってしまうようなこともありますけれども、とにかくなるべく多くの方にご発言願って、ご意見を伺いたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、どなたかいかがでしょうか。

【委員】 前回出席できませんで、まことに申しわけございません。

それで、非常に大事だと思っていることが1つありまして、ちょっと申し上げたいんですが、今回のこのビジョン小委員会で総合生活移動産業へという形で方向が出されたことは、僕は非常にいいことだと思っています。といいますのは、タクシーが将来どういう方向に向かっていくのかというあるべき姿がだれからでも見られるということだと思っています。それで、もしできれば、具体的に日程、期限、目標値、そういうものが必要じゃないかということでもあります。

それで、1点と言いますのは、総合生活移動産業へ転換していく上でどうしても1つだけメスが入っていないものがあるんじゃないかと思うわけです。今いろいろ問題点、ギャップの埋め合わせでいろいろな方策が出ていますが、1つ手をつけていないことがあるんじゃないかということで申し上げたいんです。といいますのは、先ほど3ページ、13ページに現状と課題、そしてタクシーの現状の背景分析。ここで経営者の意識改革だとかモラルハザードだとか労働環境、いろいろ問題点が出ているわけです。そのほんとうの根本の問題は何かといったときに、私は今のビジネスモデルにある歩合給の賃金そのものにあると思っています。それで、項目としては9ページに累進歩合制の廃止というのと、もう一つ同じ9ページにコンプライアンスと最賃の問題が入っているわけですが、4ページの「そのためには……」という中で、この賃金問題についてはやはり最重点として入れるべきじゃないかと思うんです。なぜそう申しますかと言いますと、タクシーだけでなく総合的な産業に変わっていくわけです。そうすると、もう歩合制だけでは対応できないという時代が出てきます。人を運ぶ、物を運ぶ、いろんなサービスをしていくと。実際、私も今自分でやっています。そういう中で、これは改善、改革をしていかないといけないんじゃないかという思いをしています。

では、どういう理由だと。いろいろあるわけですが、今のドライバーでいくと個人主義がすごく強いです。ほんとうを言うと、ほんとうのサービスというのは会社の考え

方に基づいて、その考え方を全部理解して、あるいは理念を理解して、それで一人一人がそれを実践する。ここの価値観でやるわけじゃないんです。そういう問題だとか、あと人の問題で、こういう歩合制だとかノルマというのは動機を与えるかもしれませんが、人材の確保だとか、育成だとか、そういうのにはつながらないと思います。どうしてもタクシーの産業を将来の産業にしていくといたら、ここで問題の真の原因をどこかで織り込んでおかないと、目指す方向というのは難しいんじゃないかという思いを僕はしています。

そういうことで1点、賃金の歩合制を固定給にして、どういう固定かと言ったら、今、最賃法があります。最賃は全部固定にして、あとプラスアルファはボーナスだとか、あるいは賃金は歩合じゃないですから、固定給プラスアルファ残業分。当然、仕事はやっていかないとだめなんですけれども、それは経営者側がそういう仕事をどうとってくるかという話になるわけです。会社づくりというのが大事になってくるということで、僕はこの賃金の歩合給を廃止してやる、固定化というものをどこかで織り込むということが大事じゃないかと思います。それが1点でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

きょうも前回と同じように、すべて伺ってからまたということで、では、どうぞ。

【委員】 行政のほうに3点ほどお聞きしたいんですけど。

まず、7ページの一番下にあります高齢ドライバーの定年制導入ということでございますが、個人タクシーさんは、たしか平成14年2月1日から75歳定年ということで、今、許可されておりますが、法人タクシーに導入される場合には、どの程度を念頭に置いておられるのかなということで、ちょっと参考にお聞きしたいということが1点でございます。

それから2点目が、9ページの運行記録計の問題でございますが、現在、13地域ということで、これを将来的には拡大、拡充していくということになりますが、そもそも運行記録計を導入したのが昭和42年ですか、場外労働ということで非常に時間外が多いということから運行記録計で管理していこうということで、大都市、特に流し地域を入れてきたわけでございますが、それから見ると、言ってみれば、郡部だとか地方の場合には、客待ち、駅待ちということになるとあまり必要ないんじゃないかなと。その辺についてちょっとお聞きしたいということでございます。

それから、最後に、10ページの運賃の見直しの件でございますが、利用者利便の観点

から、利用者のニーズに即した多様な運賃が導入されることが望ましいということですが、そのときにちょっと課長のほうから運賃改定の合理化という言葉が出られたので、私どもは現在、上限運賃改定するときには7割条項があって、その地域の事業者の車の台数が7割以上ないと、上限の運賃改定の審査はできないということになっておりますが、全乗連としては、これを5割程度に引きおろしてもらえないかという要望が出されておりますので、その辺を指して言われたのか、またほかの件なのか、ちょっとお聞きしたいなど。

この3点でございます。よろしく申し上げます。

【委員長】 これは質問ですのでお答えになりますか。

【旅客課長】 簡単に申し上げます。

1点目の高齢ドライバーの点。年齢的なものは、今、個人で導入されていますので、それを参考にしながら、今後、具体的にご相談をしながらという考え方であります。

あと、流し地域の部分については、ご案内のとおり、ほんとうに流し地域のところについての、あるいは最高乗務距離で42年ごろいただいた……。ただ、その後ずっと変わっていきなくて、また態様も変わってきていますから、今言われたように地域特性はあると思っておりますけど、基本的には順次拡大を図るという考え方の整理もした上でしていきたいと思っております。

あと、今の合理化のところでございます。改定手続の合理化の点。本委員会でも昨年ごろ一度あったかもしれませんが、今の改定の手続のところについての、運用上でありまして7割条項と言われるものがあります。これについての合理性の議論などもございましたので、そういう点も念頭に置いて今後考えていきたいという点で、合理化という点もここに書かせていただいております。具体的には、運用の話なものですから、今後、合理化の方向で考えていくことが必要ではないかという問題認識で書かせていただいております。

【委員】 よろしく申し上げます。

以上です。どうもありがとうございました。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 先ほど委員のほうからもありましたけれども、前回の魅力あるタクシーの云々という委員会から今回の委員会になって、総合生活移動産業ということで、将来のまとめが、向かう先ができたということは大きな前進じゃないかなと私自身は思っています。タクシーは公共交通機関と言われて、何となくあいまいなところで来ていましたけれども、

将来的にこの移動産業に向かうことで、改めて公共交通機関としての責務を持って、その仲間入りをしていかないといけないんじゃないかと思っています。今回言いたいのは、総合生活移動産業を目指すということです。それに対して一番大事なのは運転者の質の問題で、資格制度とか登録制度と言われていますが、どこをもって質とするかということで、総合ですから、今までのいわゆるタクシー運転者としてのランクということではなくて、全体的な総合的な資格としての位置づけを、また頭を切りかえる必要があるかと思っています。だから、今まではタクシーとしての質というのがありましたけれども、その辺をもうちょっと頭を切りかえる必要があるんじゃないかというのが1点です。

それから、ランク制度、運転者のランクを決めるということですが、何をもって評価するかというのは非常に難しい点で、私がかねがね思っているのは、特にチャレンジできる資格がないわけです。特に必要だと思うものは、接客サービスの面で何か乗務員がチャレンジして受けたらランクが一つとれるとか、あるいは安全運転であれば、今2種だけですけれども、ほかに何かをとったら一個登れるとか、そういったメニューがないと、なかなかランクとして公平にチェックできるものがないんじゃないかなと思っています。従来、タクシーは各会社でサービスの質については教育するという立場なんですけれども、現状、過去の歴史から見ると、タクシーの運転者として社会的な地位が非常に低いというのは、どうしても低い人がいるからですね。その辺の底上げを全体としてしないといけないという立場から考えると、やはり各社に任せるだけじゃなくて、何かそういうランク制度をつくって全体的に持ち上げていかないと、将来的にもタクシーはよくなるんじゃないかなということです。できましたら、そういった乗務員がチャレンジできるメニューをぜひ考えていただいて、それをランクに当てはめていってもらったらいんじゃないかなと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

では、どうぞ。

【委員】 総合生活移動産業への脱皮ということについては、総論としては非常に賛成なんですけれども、各論の部分ではやはり制度的にきっちりしていないと移行は難しいんじゃないかなと思っています。

それで、何回か発言させていただきましたけれども、言いつ放しになっている点もありますので少し言わせていただきたいんですが、1つは、現状と課題にかかわる認識の部分

ですけれども、今、いろんなマスコミを通じて、タクシーが規制緩和の陰の部分の象徴になっていると思いますし、一番しわ寄せを受けているのが運転者だという認識をしています。この現状分析の中に、労働力構成でほんとうに高齢化しているということについてまだ全然触れられていません。非常に深刻な部分だと思っています。台数を増やしておいて人が足りないという、人手不足という意味で言っているんじゃないで、いい人材が逃げ出してきて、将来に向けて労働力が枯渇しつつあるということについての認識がないんじゃないかと思いますので、そこのところはしっかり書き込んでいただきたい。人が逃げるような産業に将来性はないと思っています。

それと、この骨子案には非常に重要な施策が多々盛り込まれているということについては評価をしますが、制度のあり方そのものに手をつけないと問題の解決はできないと思いますので、その具体化について何点か言わせていただきたいと思うんですが、まず7ページの運転者の質の確保・向上の部分であります。今、表彰制度とかランク制度というお話がありました。しかし、今、タクシー産業に入ってくる人たちがほんとうにどういう気持ちで入ってきているんだろうかということをしかりと受けとめないと、どんなに表彰制度をつくろうか、あるいはランク制度をつくろうか、そんなのはみんなの気持ちとは非常にかげ離れたものになってしまうんじゃないかなという気がしてならないわけです。大事なことは、そこで生活ができる産業にすることと、もう一つは、最低限の運転者としての職業能力をしかりと持たせるということが一番大事だと思っているんです。最低をきっちりとしないと、土台をしないと、どんなにランク制をつくろうと、表彰でインセンティブをきかせようと、働いている人から見ればへでもないという形に終わってしまうんじゃないかなと思っています。

その上で、まず、「事故歴や一定の講習の受講を要件化」と書いていただいていますけれども、講習の中身についてしかりと議論をしておく必要があると思います。やはり法令や接客に対するような一定の知識、あるいは能力等についても講習を義務づけるべきだと思いますし、それから終わった人には、ただそこで時間を過ごしたんじゃないに、その講習を受けた結果に対する評価をきちっとしなければ、のんびんだらりと着席しているだけではいけないんじゃないか。やはり評価をして、一定の基準に達した人には修了証なり、そういう一定の資格を与えて、その修了証なりを持っている人を初めて雇用することができるというような仕組みを全国一律化すべきだと思います。その上で、ここに書かれているようなタクシーの運転者登録制度について、六大都市、あるいは政令指定都市までぐ

らい地理試験を広げて、利用者からの地理不案内等の不満をきちっと克服できるような、そういう制度をつくっていくべきじゃないかなと思っているところです。

それから、運転者登録制度について広げるという方向になっていますけれども、一義的には、実施主体について地方運輸支局となっていますが、「各県のタクシー協会を可能な限り活用することを検討し」という文言があります。そこに「業務を適正に遂行できること等」という指定要件の見直しも行われるようでありますけれども、「業務を適正に遂行できること等」ということについては、その事業者団体なりが運転者を管理するというか、ふるい分けをするわけですから、その構成と運用について、それこそ公正性を保たなければ、しっかりと確保していただかなければいけないんじゃないかと思っておりますので、ぜひその辺の配慮をいただきたい。今、東京や大阪のタクシーセンター的な構成と運営でしっかりとそれを広げていただくようにしていかないと、はい、事業者の皆さんに任せますよということにはならない。それができなければ労働組合が手を挙げてもいいと思っています。

それからもう一つは、8ページに歩合給の問題が指摘されました。今、吉田さんから言われたことに非常に賛成であるわけでありますけれども、3行目に「歩合給は一定の合理性を有するものの」という表現があります。これは誤りだと思っています。こういう書き方をされると、これまでの経験からすると、経営者の皆さんが、国交省が認めたんだから固定給は要らないんだ、歩合給でいいんだと一斉に走り出す危険性も感じておりますので、やはりこれは削っていただきたい。歩合給について、これが事業場外労働だから合理性や必然性があるとは決めつけられないと思います。これまでA型賃金で固定給制度を私たちもつくってきました。以前にも言いましたけれども、規制緩和がやむなしとなってからこれが一気に崩されたわけですから、事業場外労働だから合理性があるとは決めつけられないと思っていますので、ぜひそのところのご配慮をいただきたい。A型賃金でも固定給と歩合給という組み合わせで成果部分の評価もされて、それで問題はなかったわけですから、累進歩合やオール歩合ということについて、これを評価するというのは間違いじゃないかなと思っています。歩合制というのは、タクシー労働にとって不可避的な賃金制度ではないということです。賃金でしか労務管理ができないということについては、経営としては非近代的なレベルにあるとしか言えないんじゃないかと思っています。先ほど来出ているように、近代的な産業に脱皮していく上では、賃金管理で労務管理するという従来のやり方から脱皮をしていかないとほんとうにいけないんじゃないかを感じているところです。

それから、9ページ、タコグラフの問題。先ほど委員からも出ました。従来、タコグラフが数十年前に導入されたときには、労働組合側は、これは労務管理に使われるということで非常に反対をした経過もあります。しかし、今日に至っては、しっかりとした労務管理で過重労働等を防ぐという意味において全国化すべきだと思っていて、正確な労働時間把握等をやる上でも、一律義務化したほうがいいんじゃないかなと思っています。そこに消極性が出るということについてはあまり理解ができないところです。

それから、10ページ、運賃の問題について触れていただいています。運賃改定要件の話が出ましたけれども、実際には現行の運賃制度というのはコストの積み上げ方式になって、実績原価主義で査定をされているわけですが、ほんとうにいいサービスをしようとしても、あるいはいい車両を提供しようとしても、それは全部コストアップにかかわる。なかなか今の現行で、いわゆる実績原価主義に基づいた標準原価を上限とされて運賃改定されると、そういう経営努力もままならないということだ、非常にあるわけですから、実績原価主義に基づいたような現行の運賃認可制はもう限界が来ているんじゃないかなと思っています。また、現行の実績原価主義ですと、コストの8割近くを占める労働対価、いわゆる賃金の実績になっていきますから、ほんとうに競争に耐えられるような合理化によって賃金が下がれば下がるほど運賃も安価になっていくとか、下落傾向をたどる、そういう仕組みが今の認可制の中にはあるわけです。したがって、ちゃんとほんとうの意味での標準原価にしていかなないと、いつまでたっても労働条件なんか向上するわけがないと思っています。ほんとうの意味での標準原価をどうやってはじくかということについては、技術的には非常に難しいと思いますけれども、標準原価をはじいて、タクシーの安全コストとか、ちゃんとした労働条件コストをはじいて、そしてそれを標準として、それを基準として上下何%枠の中で競争をなさ、効率化努力もなさというやり方でないと、どんどんタクシー産業がきつくなっていくばかりだなと思ってなりません。

それから、11ページ、適正化推進協議会の活用ということについては非常に大事なことだろうと思っています。せっかく規制緩和になって法改正後、これが導入されていますけれども、法律上の位置づけがありません。あるいは何をやるかということがはっきりしていませんので、地方段階で非常にまちまちな中身になっています。この部分について、地方分権の話も出ておりましたけれども、そこで何をやるかということも含めて法的な位置づけもはっきりしていただければと思っています。まだ何をやるかということについて具体的には要望はありませんけれども、運賃の問題にしろ、需給の均衡策にしろ、そうい

った場で十分議論されて、地域的な利用者も入れた合意が成れば、これは一つの政策が地域協議会の中でも打ち出せるんじゃないかなと考えていますので、その辺も明確にさせていただくことをお願いしたいと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 皆さんのほうのお答えと重複する場合がありますので。

6 ページです。タクシーがこういった総合生活移動産業への脱皮を図るということの前提については非常に賛成ですし、その方向性は非常に結構だと思っています。ただ、現在こういった高齢者と障害者社会の外出の支援についての問題で、こういう社会をつくっていく状況の中で、行政の中でご理解等、対策をとってもらえる必要があるのかなという問題が1点ございます。

従来から問題がなかったわけではないんですが、介護タクシー、現在、ケア輸送車やら、高齢者、また障害者の輸送に励んでいるわけですけど、各地域において、特に今回の駐車違反の法令化が実施されて、障害者を病院に移送している最中に数件駐車違反という形でやられているんです。地域においてそういうお話をしに行くんですが、大阪の場合でも、大阪府警と再三そういった話し合いをよくやっておりますし、ただ、基本的に6カ月という前提で事前許可という制度はあるんです。ですから、介護事業所を通じてそうした固定化したものについては許可をいただいて現在もやっています。ところが、ケアマネジメントの中で介護タクシーが随時発進をしておりますけど、この部分については認めないというところが多いんです。ところが、やっていることは同じなんです。介護センターから、訪問介護であろうとどっちであろうと一緒にだ。特に、タクシーは将来そういう部門に参入して、現在も参入しておりますけど、地域にご評価をいただくというのが一番大きな問題かなと思っていますし、ただ、今の状況で、これは全国的にトラブルを起こしている。

大阪なら大阪の府警本部に行くと、その問題は「いや、現場で対応しますよ」と言ってもらえるんですけど、実際には、現場へ行きますと、そんなもんみんな一緒やという話になると。そういう意味では、今、社会的にはほかの交通機関でもいろいろと問題が出てはきていますけど、ぜひともこういった介護途中の駐車について、どういう表示をしたら理解をしてもらえるのか。6カ月の事前というやつは絶対とれないと思います。大半が即時に対応していくという形で配集もしますから、そういう状況。それと、この4月1日の改正

で要介護1以下が不適用、除外されましたから、タクシーに依存するそういう福祉というのが非常に増えているわけです。そうすると、その人たちの対応が全部悪くなってしまいます。全部駐車違反になるんです。この状況をやりますと、はっきり申し上げて、現場の乗務員さんたちは大変ですね。我々は現場の乗務員が大変だと言っておられませんから、絶えずそういった問題が起きていると。早急にそういった問題、移動制約者の移動について。具体的に申し上げますと、通常の介護1以下の人たちでも自宅へお送りして、ちゃんとベッドまで寝かせるということはあるわけですよ。そうすると30分ぐらいかかるんですよ。はっきり言って、これは現実にかかります。病院でも、病院送りでそのまま玄関でおろすわけじゃないわけです。受付まで皆やっているわけです。そうすると、これも30分かかります。全部が駐車場に置けるような状況は日本の道路環境ではないわけですから、そういう面で、今回の駐対法に対する福祉輸送の、ケア輸送車がやっている問題について、条件がいろいろ整理されても結構ですけど、きちっとケア輸送時の名札を張っているとか、表示をしているとか、そういった問題の中できちっと確認をされたら、それを違反という形でやられるということは善処願いたい。これは一つお願いしておきたいと思うんです。

それと、ちょっと前にも申し上げていたと思いますが、高齢者社会において、現状のタクシーの状況とか、1ページ、2ページあたりにそういう問題が出ておりますけど、高齢者といいますか、徘徊老人の問題というのは、地域との間で現在それぞれやられているところもありますし、ここには福祉タクシーとか、子育て支援輸送とか下校対策も入っているわけですけど、徘徊老人の対策というのは、タクシーが関与していけば非常に大きな力になるんじゃないかということはあるから、でき得れば、うまく加えていただきたいという2点であります。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 あと1回でこのビジョン小委員会も終わるわけでございますけれども、前回から見ますと、視野としては非常に広がっていろいろな問題点をおまとめいただいたと思っております。

そういった中で、私が申し上げたいのは、各所に渋滞の問題が出てきております。私どものタクシーの事業というのは、ヘリコプターじゃありませんから、ロードスペースの中で、路面を活用してサービスを提供するという事業でございます。実は、私、扇さんが国土交通大臣のときに、もう少し駅の周辺、あるいは幹線道路、そういった道路整備を含め

て、インフラ整備を強力に推進してほしいということを申し上げまして、あのとき扇大臣は、大臣の一つのお考え方として率直に同じ問題を提起していただきました。これは私、大いに多としたところでございますが、その後、インフラ整備が何か後手後手に回っていて、前向きなそういった取り組みが残念ながら見えていないと。私どもは東京駅の八重洲口を例にとりて扇さんに申し上げたんですが、ご承知のように、あそこは限られたスペースの中にバスがあり、タクシーの乗り場があり、自家用の駐車場があり、また大丸の荷物の積みおろしのスペースがあると。あれだけの限られたスペースの中で、それだけ多くの自動車が集まって仕事をしておるといのは、実際問題考えられないと思うんです。そういう中で、すぐ空車が道路に並んでしまうと、そういう問題が当時あったわけでございます。

そこで、各所に渋滞の問題、環境問題への対応ということで、11ページの後半にもそれを幾つかに分けてお取り上げになっていらっしゃるんですけど、私はきょういただいたこの資料の各般にわたって普遍的な問題としてのインフラ整備というものは、将来に向かって休むことなく欠かせない問題だろうと思っております。

そういう中で、11ページの下半分のほうには、例えばGPS-AVMとか、管理の適正化、ルールづくり、走行環境の改善、グリーン経営認証の活用と幾つかございますけれども、都市のインフラ整備をもう少し大きく取り上げていただいて、これはきょうの資料の各般にわたる問題点であろうと思っておりますので、その点はひとつ特にお願いを申し上げます。

次に、先ほど冒頭、委員が賃金体系の問題として、歩合は要らんだと、固定給に近づけるべきだというお話がございましたけれども、私は事業所外労働で仕事をしておる乗務員の身体、あるいは仕事ぶりなどを評価できるのは歩合制度だと思うんです。ですから、吉田さんは全く要らないとおっしゃっているのではないと思うんですけど、私は歩合制度は必要だろうと考えております。

あと、委員が大分多様に、各般にわたってご意見を申し上げたので、いろいろございますけれども、私は、従来からの労働組合と経営者との労使間の前向きな折衝によって今の会社内の秩序が維持されてきたと考えております。ですから、この委員会には、ベテランの3人の労働組合の代表の方が出ておられるので、今までのハイ・タク産業における労使間の前向きな折衝の結果が今あるんだと、それがおかしくなっているんだということからひとつ振り返っていただいて、今後とも労使間の企業内における折衝というものに私

は大いに期待をしたいと考えております。

まず、第一が、一番最初に申し上げましたインフラ整備というものをもう少し大きく取り上げていただく必要があるだろう。それが対応ということで出ておりますけれども、私は一番大きな問題として、大きな項目として、ひとつ休むことなくインフラ整備というのは都市の発展、あるいは社会の発展につれて必要なんだということを入れていただきたいなと思っております。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】 7ページの地理試験です。地理をちゃんと知っていらっしゃる運転手さんがそろえば利用者の利便になるのは確かなんですけども、試験を広げるということは、一方で国交省の天下り先を増やすということになりますし、それからもう一つ、運転手さんの入り口規制の強化という意味合いもあるわけで、カーナビが入って、知らなくてもかなり対応できるという状況になったときに、これをうんと広げるというのはいささか疑問があるわけです。東京、大阪は、おそらくカーナビで対応し切れない面が相当ありますので、私はやってしかるべきだと思うし、ここに書いてあるとおり、政令指定都市まで広げるというのに必ずしも反対しているわけじゃないんですけども、先ほど申し上げた面で、地方に行けば行くほどカーナビで足りる部分が多いと思いますので、やみくもに広げるということについてはちょっと疑問を呈しておきたいと思います。

それから、次に、8ページの事業者のランク制なんですけれども、これは紙で書かれている分には非常にきれいで、ぜひやってということになるんですけども、適正に運営するということがかなり難しいような気がするんです。特に、営業条件のいいところに優良事業者を回すということを導入すると、ボス支配というんですか、強い事業者が実はあまり優良な事業者じゃないのにいいランクをとって、いい条件で営業するということが起きるような気がしてしまっていて、この運営を妥当にやるという正当性をどう担保するか。ここが極めて重要になると思いますので、その辺、十分気をつけて導入するなら導入して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】 2点ほどお話を申し上げたいと思います。

1つは、運転者の表彰制度のガイドライン作成という内容ですけども、先ほども委員のほうから発言が一部ありましたけれども、私は事業者として表彰制度ではインセンティ

づにならないと考えております。では、何が必要なのか。端的に言葉で言えば、企業内事業主という資格にぜひ取り組んでいただけないか。どうしても役所の方がやられる中で、書ける部分は、サービスレベル、待遇レベルの問題と俎上に上げることが非常に難しいということで、あと法律的に、例えば運行管理者資格を簡素化した試験制度などを導入していただいて、企業内でドライバーの意欲を高めるインセンティブの公的な資格、例えば企業内、タクシー事業所内の車庫を貸与する。あるいは、当然、企業内ですから、従来の仕事のやり方が延長線上になりますので、第二義的に安心・安全について企業が担保するというので、従来の個人タクシーとは全く違った概念で新しい公的な資格制度を、ぜひ一考をお願いしたいと思います。

それからもう1点は、運賃の問題でございます。きょうご出席のいろんな委員の方のお話も、運賃についてはあろうかと思えますけれども、現状で低運賃、いわゆる下限運賃といえますか、多様な運賃とちょっと違いますので誤解のないようにお願いしたいんですけども、非常に低運賃事業者が現状で認可をされて事業活動をしておると。実は、顧客確保とドライバー確保の最も簡便な方法が低運賃だということを改めて申し上げたい。逆に言えば、低運賃採用事業者は、すべてとは申しませんが、基本的に最も創意工夫の足りない事業者である。そこが今回の規制緩和以降の新免事業者の認識が、若干私どもと違うのではないかと考えております。コンプライアンスの向上を図り、かつ労働条件の改善を図るのは、言うまでもなく時間当たりの生産性、効率掛ける単価ということでございますので、ぜひそういった点での運賃としての下限、コストの問題にお触れいただいておりますけれども、その再考を、コンプライアンスの向上を求める一つの考え方として、従来の運賃の幅を一考いただく必要があるのではないかと考えております。

ただし、ご利用者のいろんな乗り方といえますか、利用の仕方がございますので、そういう意味ではいろいろな割引制度、あるいはそれ以外の、例えば高速道路を使っていただければ時間が早いので高速割引がきくんですとか、そのような新しい運賃の概念を取り入れて、ご利用者の賛同は、結果として上がるんじゃないかと言われるかもわかりませんが、ご理解をいただけるような運賃の施策を踏まえた上で最下限の見直しをお願いしたい。

以上2点でございます。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 結論から申し上げますと、今、つくられようとしている報告書の中に、タ

タクシー運転者資格制度の導入を検討するということをはっきり盛り込む必要があるのではないかという意見を持っております。

1つの角度から言いますと、タクシーサービスの将来ビジョンということで、少なくとも5年、10年先の問題も含めて新しい仕組みと申しますか、一つのきちっとした流れをつくり出さなくちゃいけない、そういう責任がこの委員会にはあると思うんですが、少なくとも輸送の安心・安全を担保するという問題や、それからタクシー労働者そのものと言いますと、誇りと働きがいを持てる職業であってほしいという願いもありますし、先ほど話がありましたように、高齢者、福祉社会、今後ますますタクシー輸送が社会的に貢献をしていく、そういう責任も非常に強まってくるんだろうと思うんです。ですから、当然のことながら、今までの延長線上ということではなくて、私たちは新しいタクシー運転者像と申しますか、そういうものを念頭に置いて、時代の流れにふさわしい運転者としての資質をどう確保していくのかということを考えておまして、そういう将来的な面から言いましても、我々はタクシー運転免許と言っていますけれども、タクシー運転者の資格制度をちゃんとつくるという中で、新しいタクシーの将来像を探ることが非常に重要ではないかと。それは将来とのかかわりです。

現状とのかかわりで言いますと、前回も申し上げましたけれども、市場の失敗という、私は非常に適切な言葉だとその部分を評価しているんです。問題なのは、この文書の中ですけれども、5ページ、市場の失敗が存在していると。これは現状においても、将来起こるかもしれないものに対してちゃんとそれに必要な施策を施すという問題が、当然、行政責任には求められるし、我々が一定のその方向ではっきりした答えを出すということも必要だろうと思うんです。

一番最後の参考1のところに書かれていますように、いろいろ言いますけれども、規制緩和によって交通事故が増大したり、駐車違反の問題が発生したり、それから賃金が大幅に下がってしまう、貧困と言われる問題が起こってしまったり、環境問題。矛盾が出てきていることは間違いのないわけです。そのことをどう除去し、解決していくか。もとの需給調整規制には戻しません、台数規制は絶対やりませんと言っているわけですから、少なくとも経済的規制について、私たちはそういう主張をしているわけではありませんけれども、そういう機能も持てるような仕組みということも当然想定せざるを得ないわけですし、そういった問題から考えてみても、タクシー運転免許の法制化、つまり運転者の国家資格制度というのは非常に大きな役割を担うであろうと思っているんです。現状との関係で言い

ますと、安心・安全を担保するという問題や、悪質事業者を市場から退出させるのは、私は運転者の仕事だと思っているんです。そこで働かないようになれば一番いいんです。そして、需要と供給の関係というんでしょうか、爆発的にどんどんどん車が何でもかんでも増えてしまうということに対しても抑制効果を持つということもありますから、少なくともそういったことも考え合わせますと、今までの延長線上にプラスアルファというのでは、5年後、10年後のビジョンとは言われぬ。思い切ってそういう資格制度を明確に位置づけた上で、新しいタクシー像を考えることが必要ではないのかなと考えております。

もう1点は、過去の文書の中には出ていたと思うんですけれども、私はもっと企業の社会的責任が追求されてしかるべきだと思うんです。コンプライアンスのことは当然のこととして、CSRの国際的な指標といいますか、今、いろんな分野の中で法人企業の持つ役割はかなり高まってきています。なおかつタクシーという許可事業の経営者であるわけですから、それ相応の役割を担う、また担わなくてはいけないというものの中で、法令遵守の問題や、社会的貢献の問題なりをちゃんとやってもらう、やらなくてはならない。そういう点での補強ということも必要ではないのかと考えています。

タクシーの位置づけと果たすべき役割だとか、後ろに記載されていますいろんなビジョンのまとめ的な考え方については異論はないわけですが、インパクトをきちっと持たせるということも含めて、こういうものを新しく導入する中でこういうタクシーにしていくんだというところで、ぜひとも資格制度の導入という問題については入れていただきたい、その道を閉ざすべきではないかと考えております。

以上です。

【委員長】 では、お願いします。

【委員】 タクシーの実情が地域によって違うというのはよく知られていることですが、最近、東京では随分実車率が上がってきたと伺っておりますし、相変わらず地方においては3割とか、そういうところもあるみたいなので、かなり格差が激しいということは前からよく言われているんですけれども。その際、ところがタクシーというのはナショナルレベルというか、全国レベルで安全とかを担保しなきゃならない面と、地域差があるので地域でやらなきゃいけないことがあると、11ページの具体的な施策案(5)に書いてあるんですが、文章の話なんですけど、それがここではあまりクリアではないというか。例えばここは「タクシーは地域に密着した輸送サービスであるため、地域の特性を反映し

た仕組みとなるよう、安全性の確保や一定の質の確保など、全国統一で定めるべき事項と」ときてしまって、要するに全国統一で定める事項には例があるんですが、その後の「地域の実情に応じて地方運輸局等において柔軟に対応すべき」というのは例がないんです。ですから、例えば下に車体区分の見直しということがありますので、あともう1個ぐらい、こんなことは全国でやること、こんなことは地方の実情に合わせて取り組まなきゃならないことと、もうちょっと明確に書いていただいたほうがいいかなという気がいたしました。

それから、「具体的には」と書いてあるんですが、これも例えば「地域の実情に応じた対応には適正化推進協議会をうまく活用することが肝要である」みたいな形にするとわかりやすいと思うんですが、適正化推進協議会のことを具体的に書きちゃうと、適正化推進協議会が何をするのかちょっとよくわからないみたいなのところがありまして、さっきもちょっとご意見が出ていましたけれども。

ということで、ナショナルベース、ローカルベースということをもう少しくリアにしていただければと思いました。

以上です。

【委員長】 よろしいですか。

では、お願いします。

【委員】 前回までのご議論を踏まえて、大分、このレポート自体は非常に体系的によくまとまってきたなという印象を持っているんですが、その上で2点申し上げたいと思います。

1つは、ちょっと原則論になるのかもしれませんが、前回少し口が滑って言い過ぎたんですが、国として要はやるべきこと、あるいはやってはいけないことの仕分けはきちんと明確にしておくべきではないかと。具体的に言いますと、前回と同じことの繰り返しになりますが、経済的な規制、あるいは経済的な自由度は、基本的に言う和高めていくという方向性と、もう一つは社会的な問題のコントロールとか規制、例えばコンプライアンスの問題とか、環境とか、渋滞とか、安全とか、そういう問題をきちんと統べていく話。それからもう一つは、公共交通機関という位置づけを明確した以上は、利用者利便をどのように高めていくのか。その3つの論点をきちんと整理をしていくような方向でおまとめいただくといいんじゃないかなと思います。

そういう点で言いますと、1つだけ例を挙げますと8ページに、先ほど委員もそんな発言をされて、私もここが気になったんですが、「事業者ランク制による優良事業者が優先的

に駅前などの好位置にある乗り場に乗り入れ可能とする」という事柄は、先ほどの経済的自由度を高めるという話と社会的なコントロールというところから見てどうなんだろうか。だから、そういう一個一個を大きな原則できちんと整理をしていって、全体のまとめをしていくということが必要なんじゃないかなというのが1点目でございます。

それから、2点目は、前回から非常にもったいないなと思っていたんですが、非常にすばらしい取り組み事例をこういう形でまとめていただいています。これは一個一個見ていくとすばらしいなと思うんですが、これが要するにビジネスモデルとしてどうすぐれているのかと。これはほかの地域においても適用できるのだろうか。要は汎用性を持っているのだろうか、あるいは持続性があるのだろうか。こういうことをきちんと検証した上で、こういうことがもろかなり汎用的なモデルになり得るのではあれば、国としても、先ほどの公共交通機関としての利用者利便を高めるという観点からもっともっと支援ができるような措置がとれるのではないかと。モデル事業でやるほうがいいのかどうか分かりませんが、何か一歩踏み出した施策を打てるのではないかとという点が2点目でございます。

ちょっと簡単ですが、以上2点です。

【委員長】 ありがとうございます。

では、どうぞ。

【委員】 2つほど申し上げます。

1つは、7ページの運転者登録制度の導入の問題であります。今回、この施策案に明確にうたっていただきました。今現在もいろいろ問題が限りなく起きているわけであり、やはり質の低下、安全・安心を確立するためにも、一日も早く現実のものになることを期待申し上げます。

それから、8ページ目、賃金の体系の問題であります。今、国会の委員会等でたびたびタクシーの賃金体系、歩合給の問題が論議されていまして、私もそれに接するたびに違和感といいますか、賃金体系が国会の委員会でも論議の対象、私は不思議に感じるものであります。といいますのは、賃金体系というのは、労使間で長年において話し合い、そしてまたいろいろな歴史、そういう問題の上ででき上がっているものであり、今現在、問題が起きたら、その表面をとって歩合給云々という、先月末、北側国交大臣も答弁に立ちまして、問題があるならば厚労省のほうとも検討云々ございましたが、もしこの賃金体系に国が介入云々となりますと、背景をなす、場合によっては法的な問題にも当然波及する問題であります。ですから、私は、大変難しい問題を、国会でタクシーの歩合給の賃金を云々す

るといのはそぐわないんじゃないかなと強く感じておりました。

さっき委員がおっしゃった歩合給の問題は、非流し地区に対するとらえ方ではないかなと。非流しの場合は、むしろ委員がおっしゃるとおり、これは理想的なとらえ方であり、流し地域、非流し地域では全然違う、そういう背景もあるわけです。

それで、結論としまして、8ページの上段に今回まとめをしました「タクシーにおいては歩合給は一定の合理性を有する」という表現は、私は、別に経営サイドに云々じゃなくて、そういう背景、いろいろな歴史を見た場合に、表現としては一番的確なあれじゃないかなと思いました。そして、流し、非流しという区別をしているわけでありますから、それをはっきりするならば、私はこういうまとめが一番いいんじゃないかなと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 30秒で済みますから。私が住んでいる京都のタクシー会社の中には、かなりの数のタクシー会社がリース制をとっているわけです。つまり、1カ月何十万かでリースして、それ以上の売り上げというのは運転手の収入になると。そういうことに一言も触れられていないんですが、リース制の是非についても何かお触れいただきたいなという感じがします。

【委員長】 よろしゅうございますか。

では、どうぞ。

【委員】 2つほど。

先ほどの私の主張に対していろいろ出ていますので、委員からも出ていますので、私の思いというのをもう一度申し上げたいと思います。

今回、タクシーは新しい産業に生まれかわるという前提に立った場合、新しい酒は新しい革袋に入れるということわざがあります。そういうときにタクシーで一番問題になっている根本というのは、賃金の問題、歩合給の問題というのは絶対あります。その中で、これを本気になって取り上げていかないと、このビジョン小委員会は何だと、僕はそういうことになるんじゃないかということで申し上げています。それで、全部固定にしろということは言っていません。やはり固定とプラス成果。会社が成り立たなかったらいかんわけですから、そういう思いで申し上げています。それが1つです。

そして、もう一つは、公共交通機関ということでいろいろ意見が出ているわけですが、僕は公共交通機関としての役割は3つあると思っていて、1つは、皆さんが言った運

賃の問題があります。あと、インフラの問題があります。あとは仕組みです。そうすると、ここで考えて、運賃の問題は、まずいろいろ論議されています。インフラも乗り場の問題が出ています。仕組みです。タクシーとバスと鉄道があります。その中でタクシー以外は動くスケジュールと路線を持っているわけですが、タクシーはスケジュールは24時間ということでやっているわけですが、こういう問題があります。例えば私の中部地区では中部国際空港が立ち上がりまして、お客さんも多くて、飛行機もおくれたりします。そうすると、例えば11時以降になりますと、バス、電車は全部とまります。そうすると、飛行機が2時間おくれるからタクシー100台待っていてくれとなります。2時間待っています。お客さんは100台待っていて30人しか乗りません。そのときにどういう問題が起こるかといったら、やはり最賃の問題だとか、全部出てきます。そういうことで申し上げたいのは、やはりタクシーも路線と動くスケジュールが、両方ということはいけませんから、24時間じゃなくて、タクシーは2時だとか4時までしか動かないよと、そういう動くスケジュールを僕は決めるべきだと思うんです。じゃないと、24時間だと、法律的にいろんな施策がとられても、いろんなことが守れないということが出てきます。大きいところは違うかもしれませんが、小さいところは大変です。24時間対応していくということはいろんな問題でもある。だから、せめて動くスケジュールで、何時から何時まではこの町には何台タクシーが走っているんだ、そういうことが明確になるようなことを織り込んでほしいなど。そういうことでございます。

【委員】 大体、一通りご意見が出ているようですねけれども、なぞるような形で幾つか。

まず、賃金についてのご意見が出ていて、確かにタクシーの費用構造から見て重大なこととは思いますが、お客さんとタクシー会社との市場があって、別に労働市場があることなので、例えば賃金を上げるべきということをここに書いても、どうやって収入を増やすかということに置きかわるといいますか、それがないとあまり意味がないと思うんです。関係して、あまり唐突に歩合制、賃金の支払い方法について書き込むことも、委員の発言ではありませんけれども誤解を招くような気がするので、書くならば、ちゃんと費用構造などについて言及して、独立して書いたほうがいいかなと思いました。

それから、今の発言との関係で、新しいマーケットについての方向性というんでしょうか、レポートの2ページあたりですか、いいと思うんですが、ただ、何となく初めて見る新規市場というのがないという感じもするので、もう少し問題点とか将来性とか、あるいは例えば観光などでわりとリスクで将来どうなるかわからないようなものと、そ

れから逆に地方などで確実に増えていきそうな交通弱者の問題とか、地域密着型支援サービスとか、大分性格が違うと思いますので、何か区別して少し細かいことを書いたほうがいいんじゃないかと思いました。

それから、レポートの後半のほうでは、乗り場管理とかランク制度、運転者登録の今の東京、大阪からの拡大のような方向が出ていて、この辺は品質規制を強化していく上では、既に東京、大阪で実績があつて、ある程度ノウハウのあることを応用するというのは非常にいいと思うんですけども、ただ、部分的に業界の自主規制的なやり方をするという記述と、それからそうでないところがちょっとまざってしまつて、自主規制にゆだねられるものと、そうでないものは別だと思つておられるので、そういうことを書くのであれば、少し論拠が必要なかなと思つておられるので、時代のトレンドとしては、どちらかという自主規制的なことに慎重になつておられるのかなと思つておられるんですけども、そんなところなんです。

【委員長】 それでは、どうぞ。

【委員】 何点かについて、できるだけ端的に意見を申し上げたいと思つておられる。

まず、これを通じてなぞられておられる考え方の中に、事前規制から事後チェックに移るんだということがすべてだという形の中で書かれておられます。果たしてそうなんだろうか。確かに門戸開放といった意味で経済社会の中で必要な面はあるとは思つておられるが、事は安全だとか、人命だとか、健康だとか、こういった問題に関する限り、事後だけで果たしてほんとうに国民の生活が守れるだろうか。また働く人たちの生活が守れるだろうか。このようなことをもうちょっと考えてみる必要があるのかなと思つておられる。

それで、先ほど来お話がありましたように、私、労働組合ですから、ちょっとそういった意味では偏つたものの言い方になるかもしれませんが、運転者の今の労働実態、労働条件について言及がございました。これまでになく、きょうは冒頭からそういったお話があつたことを非常にうれしく思つておられるわけでありまして、タクシーサービスはもともとマンツーマンでのサービスであるということからまいりますと、その一方の極でありますドライバーが、どんな心理状態で、どんな経済状態、どんな家庭環境、このような形の中で仕事に精を出すことができるのか。プロなんだから、そんなことは超越しろということには決してならない話だと思つておられるわけでありまして、そういった意味から、働く人たちの労働環境について、ここでもいろいろと具体的ところで記述がございましたけれども、果たしてそれで抜本的な改善になり得るのかどうか。前回もちょっと申し上げましたが、こういったことが実現されて、ほんとうに環境改善ということになるのかどうか。非常に

疑問だろうと思っております。

それから、これは逆に利用者の皆さんに今いろんな場面でお話をお伺いしております。そういった中で、例えば地理試験等々についてはGPSがあるからいいじゃないかというご意見もあるようですけれども、果たして機械頼りで、機械を操作しながら目的地へ到達するようなドライバーが運転する車に僕自身は乗りたくないと思います。やっぱりある程度専門職的な職種なんだろうなと思っているわけですし、そういったことからすると、地理試験に限らず、適性試験も含めてですけれども、これから絶対必要になってくるはずだと。そして、そのことが満たされない限り、期待されるようなサービスの提供にはならないんじゃないだろうか、このようにも思っておるわけでありまして、その観点からすると、前回も申し上げましたが、今のタクシーセンター、ましてや登録制度をとっている各地域の登録センター、こういったところで行われている地理試験等々については、適性試験も含めて不十分であります。そういった不十分をどのようにこれから改善していくのかということになりますと、行き着く先は運転者資格の問題だと私は思います。いろんな形で記述がありますが、このことで現状は変わらない。変えようと思ったら、入り口の資格制度のところから変えていかなければ、このタクシーの問題は片づかない、このようにも考えております。一々説明しますと長くなりますのでやめますけれども、その辺の真意はぜひご理解いただいて、この資格制度導入に向けたご議論をもっと詰めていただければと思います。

以上です。

【委員】 先ほどから何人かの方が地域と国レベルで考えることは違うということをおっしゃっていただいているんですけど、まさにほんとうにそのとおりで、例えば規制緩和型になって4年間たって、規制緩和の何の影響もない地域も、多分半分以上あると思うんです。車も増えていなければ、お客さんの数も変わっていないという地域もいっぱいあると思うんです。今、タクシーの中で一番問題になっているのは、車の増えている地域とか、お客さんが減っている地域とかダンピングが行われている地域のことであって、ほんとうの根本は、もしかするとタクシーというのは、今まではお金があって乗れる人が乗ればいいという中でのタクシー業として成り立っていた部分だと思うんですが、これからはもっと高齢化になって、それから地域的に過疎が始まってきたときに、そこでタクシー業が成り立つかということ、多分成り立っていかないと思うんです。お客さんもいないし。そういうときにタクシーを公共の交通事業ともし位置づけていただければ、例えば

路線バスであれば、過疎地域であっても、そういう部分で補助金制度みたいなものがあるところもあるので、今、大都市だとか、都会中心で議論されている部分だけじゃなくて、もっと地方の、交通環境が整っていないところに対するタクシーのあり方となってくると、タクシーがいろいろなことを兼務していかなきゃいけない部分もあると思うんです。

こういうものに関してやっていくためには、適正化推進協議会がいいのかどうかよくわかりませんが、ここに対するいろいろな細則だとか、そういうことを具体的に詰めていかないと、例えばうちの会社でも観光地型、温泉地型、それから工業団地型、都市型、住宅型とあるんですが、すべて形態も違うんです。だから、事業形態が違う中で、いろいろなニーズがあるんだけど、これをやるとこの法律にちょっと引っかかりそうだし、これをやるとこれがあるからなかなかできない、こういうニーズがあるんだけどこうだ。例えば観光で言えば、「ようこそ！ジャパン」ということで、いろいろな形で外国人の方だとか、そういう方が来る迎え入れの準備をするんだけど、それをするためには、具体的なことはいっぱいあるんですけども、やっちゃいけないとか。

例えば車種区分の話で言いますと、一番最初に言って皆さん覚えているかどうかわかりませんが、東京は、例えば車種で言えばエルグランドみたいな車がホテルに普通にとまっているわけです。あれが地方に行くと車種区分は大型になってしまって、今、大型でも流しはできるんですけども、乗り場が小型と中型しかないの、要は大規模集客施設には乗り場としてはとめられないわけです。となると、要はその地方のタクシー会社のホームページなり何かを見て、大型があるかどうかという形でしかそれを提供することができないわけで、小型と中型の区別をなくせと言うんじゃないかと、東京のように小型と普通車以上という区別にしていくと、例えば観光地であれば大きな荷物を持って来る人もいるわけだし、北海道であれば、スキーなどを持って来る人がいて、何人かのグループ旅行で来るんだけど、そういうものをするためにはジャンボタクシーでやらなきゃいけないとかという部分で結構ぶぐあいがあったり。それから地方で、最近はいろいろな国際会議などが開かれるときに、要はハイヤー的なものがないから、企業の役員車を供出してその国際会議に対応するという形の中で、やっぱりそれぞれの地域に合ったやり方をもっともっとやれるように、当然、労働条件だとか、経営者の資格だとか、そういうものはほかの企業でも同じようなものなので、タクシーがタクシー業としてその地域で生きていくための方策というのは、その地域の中で、大きな道路運送法みたいなものというのは、当然、国交省の中で決めていただかなきゃいけないものだし、それ以外の、例えば東京であればいろ

んな職種が職種として成り立っているわけですがけれども、地方に行くと、その職種だけをやったとしてもペイできない、成り立たないという職種があるわけで、それを地方のタクシー会社が何らかの形でかわりにそれを引き受けられるような体制を、この適正化推進協議会なのか何なのかというところで話し合いをして、要はその場でいろいろな形で許可、運営ができるような形にしていくというふうにぜひしていただきたいなと思っています。

以上です。

【委員長】 では、どうぞ。

【委員】 もう一度申し上げたいんですが、時折、乗務員に対してのインセンティブというお話が出ます。委員も触れておられましたけど、私は乗務員に対するインセンティブというのは、今、役所の表彰とか、センターの表彰とか、いろいろ外部の表彰がございますけれども、本来は企業内においてあるべきだと思っているんです。私の会社では、かつては乗務員だった者が管理職になっているのがおりますし、それは当然待遇の向上にもつながってくるわけでございますから、それなりの人間の特性を見て、やる気がある者については登用していくと。これは本来なら企業内でやるべきだと私は考えております。それに対して、またセンターなり、あるいは役所なりのほうが表彰してやろうというのは当然ありがたいことなんでございますけれども。ですから、インセンティブについて、組合と会社という対立関係で見るとはなくて、その事業体の中でいいものはいいと、そのような評価の仕方というのがあって、それが本来のインセンティブにつながるべきだと思っております。

それから、先ほど委員のおっしゃったことについて、私が申しあげましたインフラというのは単なる駐車場だけのことじゃないんです。日常、タクシーが営業しております路面は白ナンバーも走るわけでございます。そういう中で、そういったタクシー営業を見たときに、その周辺のロードスペースといいますか、私はそういったものすべてを考えてインフラということをおっしゃるので、その点、ひとつ誤解のないように。

【委員長】 では、お願いします。

【委員】 大分重要なキーワードがきちんと盛り込まれるようになってきて、全体としては方向性も含めて随分よくなってきたと思うんですけれども、具体的な施策ということになると、やっぱりまだまだ議論が足りない部分があるなということで、それはまた次の機会ということになるのかもしれませんが。例えば鉄道、バス等、ほかの交通機関と連携することでさらに付加価値を増やすというのも非常に大事なことだと思います。

けれども、じゃ、これに何が具体策として盛り込まれるかという、どうもさっき読んだ限りでは駅前のタクシー乗り場整備ぐらいしかないんですけれども、先ほど委員もおっしゃっていたように、例えば過疎地においてはバスとの連携で新しい交通体系みたいなものを考えるというのも必要でしょうし、その場合には当然支援みたいなことも必要なんだろう。そういう意味では公共交通機関としてきちんと位置づけて、総合生活移動産業へと向かうんだという考え方そのものは非常にいいし、いろんなキーワードはかなり盛り込まれてきているなと思いますけれども、逆に言うと、今ここからさらに具体的な施策についてもう少し十分検討する時間があればよかったなと思います。私などは、乗り場の整備をしてきちっと優良事業者の優先乗り場をつくるとか、その前提としてのランク制度は非常に賛成なんですけど、先ほど委員もおっしゃったように、きちんとした制度設計をしないと副作用を招くという心配もあることは確かなので、そういうことをほんとうはもっと議論したかったなというところがあります。

それと、先ほどから賃金の話が出ていますが、8ページの2つ目のパラグラフで、魅力ある職場づくりという中で賃金の話に触れておられるんですけど、僕からすると、これは何を書いてあるかさっぱりわからないんです。要するに、職場づくりが必要でありますよと言っているんです。ただ、賃金体系は基本的に契約だし、歩合給も合理性はあるよと言っておいて、しかし流し、いろんなものに応じて賃金体系の検討が望まれるって、一体何を言いたいのか全然わからないです。やっぱり望まれる魅力ある職場づくりだと。若い人たちがどんどん入ってくるような魅力ある職場環境が必要だと言うんだったら、委員会として少なくとも、例えばこういう賃金制度、こういう職場環境があるものが魅力ある職場だと我々は思いますよ。ただ、それを取り入れるか、取り入れないかはそれぞれもちろん労使間、各企業の判断であるということは言わずもがなでありますけれども、やっぱりこういうものが魅力がある職場なんだということをきちっと描かなかつたら、何を書いても何の意味もないということでもあります。書くなら書くし、書かないならこんなこと書いても意味がないなという感じがいたします。

それから、その次の利用者が選択できる環境整備のところ、前から申し上げているんですけど、表題の問題のある事業者の市場からの退出促進というのは非常に後ろ向きなイメージが強く、結果としてそういう問題のある事業者がいなくなってもらいたいというのは、目的としてはあるわけですけども、むしろ優良な事業者がよりよいサービスを適切な価格で提供して、きちんと市場原理の機能が働くようにして、利用者に選ばれて、そう

した業者はますます栄えていくと。その結果として、劣悪な事業者は退場せざるを得ないという効果を生むというのがこの施策のねらいなんだろうと思うので、いきなり問題のある事業者の退出促進というのが全面に出てくることについては、前から非常に違和感があるなという感じがします。だから、退出促進という、問題のある事業者を排除するというのは、市場原理の中できちんと優良な人が選ばれていけば、自然にそれは淘汰されていくということと、非常にコンプライアンス上、法令もきちんと守らないような事業者は社会的な規制として強制的にでも排除していくという、2つあると思うんですけども、ここはまず市場原理に基づいて優秀な事業者をいかに伸ばしていけるかという観点で書いてほしいし、そうすると退出促進というのが全体の表題じゃないんじゃないかなという感じがいたします。

以上です。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 賃金の問題に大分反応が出ていますので触れておきたいと思いますけれども。ここで委員が言われたように、労使問題を議論するようなことで言っているわけじゃないし、タクシーの市場の失敗が指摘されている、その背景として何があるのかという構造問題として触れているということについてはご理解をいただきたいと思っています。台数が増えて困るとか、経営者の皆さんは非常に強調されていますし、中には需給調整を復活させるべきだという意見も事業者の中からあると思っていますけれども、そこまで言われている背景に、なぜそうってしまったのか。利用者が減っている中で新規参入は相次ぐし、既存事業者もどんどん一方的に増車をしていく。それは構造的に背景に歩合があるんじゃないか、あるいは供給の二重構造があるから経営のリスクを伴わないで増車がどんどん進んでいくんだと。だから、今、問題が噴き出ているので、その問題を克服するための方策を練るためのビジョン小委員会だと思っているんです。そのところで、国交省側からは事後チェックの強化をこれまで進められてきたということの評価をしていますし、問題ある事業者の退出についてももっと促進すべき方策をということでも大事なことだと思っています。それと、大もとの問題として、根幹の問題として賃金問題についても、それが改良できる部分については改良すべきだということで、賃金の固定給化という提案も出てきているということは、ぜひ前向きに受けとめていただきたいし、運転者の資格制度についても、構造的な問題を少しでもよくしていくために、入り口の問題の資格として提起をされているということでもありますから、さまざまな方策を出していくということについ

では大事なことだろうなと思っています。

それと、委員からリースのことと、企業内個人タクシーのご指摘がありました。これについては、議論するのであれば、もうちょっと根本的な問題から議論いただかないと、言葉だけ触れていただくということについては非常に危険性があると思っています。1970年のバス・タク答申のときに企業内個人タクシー化が出されて、それがほごになったということについては、運行管理の責任の問題と、それから車両保有の責任の問題が全然あいまいになってしまって、安全問題からも非常に問題があるということではごになったと思っています。将来のタクシー事業が法人として成り立たなくなっていく中での問題として消極的に受けとめるのではなしに、ほんとうに法人タクシーか個人タクシーどちらが是非か、そこで働いている人のためにどちらがいいのかということで、抜本的に議論されるのであれば、私たちもその議論についてはやぶさかではないと思いますけれども、消費税問題とか、あるいは今の困難さの打開策として安上がりの労働力確保ということでリースや企業内個人タクシーの問題というのが浮上ってきている。委員はそういうことで言われたんじゃないということは十分理解をしていますけれども、現実問題としては、まともな経営者ならできない運賃を採用する事業者がリースや企業内個人タクシーをやってしまった、そこが非常に問題のある事業者としていろいろ社会問題化しているわけですから、今そのところを整理して議論をいただかないと、将来展望と、リースや企業内個人タクシーの現実が一緒くたになるような議論をしていただくと非常に危険だと思っていますので、今、すぐ取り上げていただくということについては反対です。

【委員長】 ありがとうございます。

今、ひとわり大体ご発言いただきました。まだ数名の委員がご発言がないんですけれども、何かご意見はございますか。

【委員】 私たちの業界は、どちらかという各論的な問題になってしまうので、言葉をちょっと差し控えていたんですが、今まで私たちの業界というのは、どちらかという法人を補完する公共輸送機関だということの中で、優秀、優良なタクシー運転手の育成を目的として特別な制度で存在しているということについては十分認識をしています。規制緩和の時代において、タクシーは総合生活移動産業へ脱皮する必要があるということに対しては私も認めているんですが、その中で私どものほうで気にしているところは、2ページに、交通移動手段として高齢者の移動の足ということで、地域密着型生活支援サービスということがうたわれているんですが、この件に関して、とりわけ過疎地においては、

バス事業、あるいは法人タクシーの事業者が利益にならないということで撤退をしていくということが今の現実でございまして、やはりこれらを補うには個人タクシー経営者、いわゆる個人タクシー事業者、こういった者に活躍の場があるんじゃないかなという認識をちょっと持っているんです。

そこで問題になるのは、私たちの場合は、人口30万以上、そして流し営業が可能な地域ということが認可条件になっておりますから、そういうところに進出し、あるいはやりたくてもそういったことがネックでできないと。あるいは福祉事業に特化してはならないというような制約がありますので、こういったものは考えていただかなければ、やりたくてもできない、あるいは手を差し伸べたくてもできないということが現状であります。仮にそういったことで法人、あるいは事業者のほうが可能であるならば、バス事業には、ご存じのように国だとか県が支援すると。そういったことまで視野の中に入れてここはうたわれているのかなという気がいたしますので、そういう点は、そういったことまでやると各論になってしまうので、あえてちょっと申し上げなかったんですが。

それと同時に、7ページのところで事故歴の面で問題のある運転者を雇用してはならないというのと同じように、我々業界も一度認可されますと永久だと思込んでいる人が大勢いるんです。はっきり申し上げて、学校の先生でさえも最近、一定の期間が来たら資格の云々というチェックをしていくということが言えるので、タクシーの特別な制度、あるいは法人業界で言う運転者の資格制度の中でもそういったことが加味されているのかなという気がいたしまして、良質な運転手さんを育成するためには、10年、20年、30年と事業を継続していくためにも、そういったチェック機能も視野の中に入れていっていただくのかどうかということを感じているわけです。

それから、8ページに運転者のランク制度ということでうたわれていますけれども、私たちの業界ではマスターズ制度という同じような制度を実施しているんですが、この中で維持するときどうしても必要なのが、メリットがあるか、ないかということが一番重要な要素を占めてございまして、それには今ここにも書かれているように、乗り場整備の差別化は、両方ともリンクして考えていかないと、実際に制度ができ上がっても、個々の運転手さんはそういったことが頭の中に必ず入っています。ですから、そういったことを同時にやっていただいたほうが維持しやすいなど、私どもが今実施している中でそういったことがありますので、そういう点をぜひお願いしたいと思っております。

あと、いろいろあるんですが、特にお隣さんで企業内個人の問題を出されていただけ

れども、これは各論に入りますので、あえてこの場では申し上げるつもりはありません。

大体そんなところでございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 すみません、特にあまりないんですが、あと1回でどこまで実際のアクションというか、施策を追加していただけるかというところを期待すると同時に、あとは粛々と私自身も一生懸命やらなきゃいけないなと強く感じておるところです。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございました。

大体時間のほうも迫ってきたところなんですが、皆さんからご意見をいただきました。事務局から何かご発言、ないしは反応、あるいは今後の方針等について。

【旅客課長】 それでは、今後の方針という形で申し上げます。

本日、またいろいろ多岐にわたりご意見、ご議論いただき、ありがとうございます。本日は、そんなご議論の点を、これは骨子という形で、なるべく具体的に書き込んだつもりですが、論理的な立て方とか、整理のまずさなどもご指摘もいただいています。それも組み込み、今度は文書の形で整理をし直して、報告書の形に早急にさせていただきたいと思えます。それをなるべく早くつくり、また皆様方に事前にご案内をし、次回20日、報告書という形に取りまとめていきたいと思えます。非常に多岐にわたるご議論をいただきましたので、その点について織り込めるところを織り込み、かつ今後の課題としてまたやるべきことはそういう形で整理をさせていただきたいと思えます。20日に向けて早急に報告書の形に整理をし直してご案内を申し上げたいと思えます。

【委員長】 ありがとうございました。

前回、委員が全然意見がまとまっていないという発言をされたんですけど、きょう伺った限りではかなり論点が絞り込まれたせいもあって、方向性として皆さんご同意できるところが随分広がったのかなと思っています。

それで、きょういただいた意見は、今、旅客課長から発言がありましたように、これからの具体的な文書作成の中で盛り込んでいただくとということなんですけれども、私なりに若干気がついた点ということで申し上げさせていただくと、具体策の問題は何人かの委員が触れられて、そのことについてもうちょっと先を知りたいということが1点あります。

それからもう一つは、もともとタクシーで溝が埋まらない問題というのがあって、それ

は賃金体系の問題であるとか、あるいはさっきも出ましたけど、企業内個人とかリースとかという問題も、ものすごく古くて新しい問題で、まさに先ほどご発言がありましたけど、これをほんとうに議論に入れるんだったら、かなりこれだけに特化して議論しなきゃならないぐらい、権利、義務関係が絡んでくるので難しいかなと思います。その面では、この問題を最終回までに皆さんのご同意を得るような議論がとてできるとは思いませんので、その辺は取りまとめのところでもちょっとご注意いただければと思っております。

それから、先ほど委員がおっしゃったのかな、非常に重要な点だと思ったんですけど、今回、我々の委員会は将来ビジョン小委員会と言うんですよね。将来ビジョンと言うからには、将来のビジョンを示すわけでありまして、将来のビジョンというのは、基本的には皆さんが望ましいと思われるようなビジョンを描くということだと思っております。そのビジョンを描いた上で、それに対してどういうアクションがとれるか、あるいは方策がとれるかということだと思っておりますが、少なくともこういう世界がいいんだ、価値的に望ましい姿があるんだということではできる限り描いていただいたほうがよろしいと思います。そのためにできること、できないことといろいろあって、また賛成のところと反対のところもいろいろあって、これはどこまで書けるかということになるかと思っておりますけれども、やはりこの業界が、この産業がとにかくいい方向に向くんだということを示していただくということが我々の委員会としては重要かと思っております。今回、総合生活移動産業ということを出されたというのは、一つの大きな方向性を示す意味では価値があったと思っておりますので、そういったことを踏まえながらまとめていただければと思っております。

特に私はきょう皆さんのご意見に対して何か具体的な回答をということではないんですけども、おそらくそれは文章をまとめる中で事務局が皆さんにご回答を提示しながら、またその反すうといいますか、フィードバックしながらまとめ上げていただければと思っておりますので、そういうことをご理解いただければと思っております。

よろしゅうございますか。そのほか何かどうしても発言、どうぞ。

【課長代理】 警察庁ですけれども、先ほど委員から駐車の関係でちょっとあって、その関係ですけど、駐車に関しては、皆様ご案内のとおり、6月1日から民間委託を始めまして、やはり駐車の苦情というか、駐車問題は日本で非常に大きい問題ということで、あまり関係ありませんけど、110番の件数だけで言うと、刑法犯と同等程度駐車の苦情というのはすごい数が挙がってきているということで、こういった制度を導入したところがあります。実際、これが始まる前に、法律が公布されたのが2年前で、施行がことしまで

2年あったわけですがけれども、それまでの間、当然、駐車をしてはいけないということと、一方で、まさに今、委員がおっしゃったとおり、駐車のあるということは重々承知しているわけでありまして、やはりそこら辺のバランスをどうとるのかということで、駐車規制のかけ方とか、あるいは取り締まる場所としてガイドラインみたいなのを定めて、要はのべつ幕なしにとるということではなく、駐車弊害、駐車秩序をいかにとるところが大事かということで、要は重点的に取り締まるのはここですということはガイドラインで示すとか、そういった対応をとってきたところであります。他方で、まさに今委員がおっしゃったような個々の駐車したいんだというご希望と、ここには駐車しないでくれという住民とかの要望があつてかかっている場所というのは当然あるわけですし、最終的にはその現場、現場で調整していくしかないところではあるんですけれども。

それから、駐車許可の話ですがけれども、駐車許可をだれに与えるかというのは都道府県で最終的に決めていることでありますけれども、他方でこれから駐車この制度が施行されていく中で、これは介護タクシーだけの問題ではないと思いますので、タクシーだけの問題としてどうするのかということの検討はなかなか難しいと思うんですけど、全体として駐車許可をどういった車に今後与えていくべきかというのは、また今後検討していくものが出てくると思います。今、委員からあつたお話は、駐車担当のところへ持ち帰って、こういう話があつたというのはお伝えしますがけれども、介護タクシーの話だけで個別にこれをすべきかどうかみたいな話というのはなかなか難しいと思いますので、持ち帰って伝えることは伝えたいと思います。

【委員長】 次長。

【次長】 それでは、先ほどの輸送事業と今回の道交法の改正の駐車違反の取り締まりの強化の関係につきまして、私どもの考え方をちょっと説明させていただきますと、今回の道交法の改正によりまして、福祉タクシーに限らず、例えばトラック等、今まで事業として行ってきたことが行えなくなるのではないかとということで大変な危機感を業界の方が持っておられます。それにつきましては、ただいま説明がございましたように、私ども、あるいは業界団体等が警察庁等と事前に密接な連絡をとった結果が今回のガイドライン策定ということであります。ただ、実際問題、どのような運用が行われるのかということにつきましては、6月1日以降の状況を見まして、それぞれ福祉タクシー、それからトラック事業の中で物流に支障が生じているという状況があれば、国土交通省のレベル、あるいはそれぞれ地方運輸支局レベルで警察当局と協議をして、改善してもらふべきものは改善

していくというような形で進めてまいりたいということを私のほうから申し上げたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

そのほかにご発言はいかがでしょうか。

それでは、時間も参っているようでございますので、タクシーサービスの将来ビジョン小委員会、第7回をこれにて閉会ということにさせていただきます。最後まで熱心にご議論いただきましてありがとうございました。

— 了 —