

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会  
今後のタクシーサービスの将来ビジョン小委員会（第8回）

平成18年6月20日

【旅客課長】 それでは、定刻となりましたので、そろそろ第8回のタクシーサービスの将来ビジョン小委員会を開催したいと思います。部屋が暑うございます。クールビズでやっておりますので、その点、よろしくお願ひしたいと思います。それでは、委員長に進行をお願い申し上げます。

【委員長】 それでは、お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。第8回目になりますけれども、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ますが、お手元の議題をごらんいただくと、きょう1つしかございませんで、その議題というのは、報告書をご審議いただく、これだけでございます。資料1のほうにその報告書の案ができておりますので、これは事務局からご説明いただいて、それでまたご審議ということにしたいと思います。

【旅客課長】 それでは、本日は報告書（案）ということで、前回骨子案に基づいてご議論いただいたものを含めまして、報告書の形で整理をさせていただいております。この報告書（案）につきまして、総括から三、四十分程度でご説明をまず申し上げ、ご意見、ご質問という形で進めたいと思います。

【総括】 それでは、私から資料の説明をしたいと思います。まずめくっていただきまして、目次で構成が書いてございます。Ⅰ はじめに、Ⅱ タクシーの特性と期待される役割、Ⅲ タクシーの現状と課題、Ⅳ 今後の望ましいタクシーの将来像、Ⅴ 具体的な施策、Ⅵ おわりに、という構成になってございます。これにつきまして、ご説明いたします。

途中飛ばし飛ばしご説明いたしますが、ご容赦ください。まず1ページ目でございます。Ⅰの「はじめに」、これは背景事情でございますので、飛ばさせていただきます。Ⅱの「タクシーの特性と期待される役割」でございます。Ⅱの1.のタクシーの特性でございますが、これは骨子案のほうでもお示したような内容につきまして、文章で整理してございます。タクシーが、面的に移動する、起動的で、柔軟性の高いものであること。それから、地域に密着したものであること。また、都市部、地方部において、流しだったり、あるいは営

業所受けだったりといった形態が違うということをもとめてございます。

2ページ目でございますが、こちらは、図2のところに利用目的というところで、こちらも都市の規模別の整理を挙げてございます。

それから、3ページ目でございますが、こちらは「タクシーに期待しているサービス」ということで、これも以前資料でお使いした実態調査ということから、都市部と地方部では期待しているサービスが若干違っている。都市部では、利便性ですとか迅速性に重きを置いた、期待しているサービスが多いのに対しまして、地方部では、老人用、介護用タクシーの導入、こういったものを望む声が都市部に比べて多いというものになってございます。

4ページ目でございますけれども、下のほうの「さらに」以下のところは、タクシーの特徴を生かして、近年さまざまなサービスが出てきているということを書いてございます。中身的にも、前回お示ししました骨子案に挙げているものを文章化しているというものでございまして、各地でさまざまなサービスがされているというところでございます。

それから、5ページ目でございますが、2.の「タクシーに期待される役割」というところ、これも骨子案のところで、1枚目の一番最後ぐらいのところでお示したものでございますが、現在少子高齢化が進行して、人口減少社会に突入している現在、タクシーの役割というのは非常に大きいということでございまして、多様な利用者のニーズにきめ細かくこたえ得る交通機関として、また過疎地における高齢者等の足として、また鉄道やバスとともに総合的な公共交通体系を構築する交通機関として、タクシーの社会的重要性は今後もさらに高まるということでございます。

そこで今度は、Ⅲ番ということで、タクシーの現状と課題という点に移りたいと思います。こちらも事実関係ですので、簡単に飛ばしながらいきますが、1番、タクシーの現状、(1)輸送実績ということで、輸送人員あるいは営業収入につきまして、6ページ目の図4、図5でお示ししています。図4は、輸送人員の長期的なトレンドを示している図でございます。図5のほうは、これはもう少し直近の部分詳しくみたものでございまして、平成元年以降の部分でございます。上のほうの線が車両数、右下がりになっているのが運送収入と輸送人員ということで、近年を見ても、輸送人員は下がっていて、それに伴って運送収入も下がっているというところでございます。

それから、7ページ目でございますが、7ページ目の図6、こちらは事業者数と車両数の図を出してございます。規制緩和後、事業者数、車両数が増えているのではないかと

うことが言われておりますが、実際の数字ということで、法人と個人両方を含みました事業者数と車両数という推移になってございます。7ページ目の後段にございますが、こういった状況を見て、規制緩和後、車両数が増加したことによって、現在タクシー事業が厳しい状況に置かれているという主張が数多くなされているということでございますが、これにつきまして、第2回の資料のときにもご説明いたしましたが、もう少し細かに見ますと違う面が出てくるという点でございます。1つ目は、全国的に見ますと、輸送人員、輸送回数、これはともに減少しており、1回当たりの利用距離の減少によって1回当たりの利用金額も減少している。この部分は、次のページの図7のところに図をお示ししてございまして、これも第2回の資料で使っておりますので、ご記憶にあるかと思いますが、平成11年度を100として、指数も括弧の中に書いてございます。

それから図8の部分、これは車両数、総走行距離、延べ実働車両数でございまして、普通の名目的な車両数をごらんいただきますと、一番上のところでございますが、増えておりますが、延べの実働車両数、これは一番下の四角い点のついている線でございますが、これを見ると、ほとんど変わっていないということでございます。

その結果、図9にございますように、日車營收、日車実車キロ、これは全体的に下がってございますが、こういった状況を見ますと、車の供給輸送力が伸びたからではなくて、需要側の減少傾向に歯どめがかかってないことが、日車營收ですとか日車実車キロの減少の原因になっているであろうという分析でございます。ただし、前の資料にもお示しましたが、こうした傾向は地域差がございますので、一部の地域では、需要の低迷に加えまして、延べの実働車両数も増加している、こういったことによって、日車營收が大幅に低下しているところもあるというところは留意すべきと書いてございます。

8ページ目の下のほうからは、「法令遵守の状況」ということでございます。言うまでもなく、道路運送法、またはそれ以外にも道路交通法、労働基準関係法令のその他の法令を遵守するということは必要不可欠でございます。そのため、タクシーをはじめとする、トラック、バス等の自動車運送事業については、輸送の安全確保のために運行管理者制度が要諦となっているということ。その内容を書いてございます。しかしながら、タクシーにつきまして、最近の行政処分の状況を見ますと、運行管理を中心とする法令遵守が課題になっているところでございます。また、タクシーの労働者につきまして、改善基準告示でございますが、これを見ますと、厚生労働省さんが監督を行った事業所数に占める違反の状況、これが半数を超える事業所で違反があったということでございます。また最

低賃金法につきましても、同じく、678のうち12.7%というところで違反があったということでございますし、さらに、国土交通省の調査でございますが、社会保険、労働保険の加入率について調べたときには、社会保険が89%、労働保険が94%と、未加入が多いというふうになってございます。

それから(3)が「事故件数の推移」となっております、10ページから11ページまでグラフでお示ししております。10ページの図10でございますが、これは、平成12年以降、タクシーについては2万5,000件超の高どまりの傾向にあるということを示してございます。それから、図11でございますが、こちらは特に交差点におけます出会い頭の事故、これが増加高どまりの傾向にあるという点でございます。

11ページの図12でございますが、これは空車時と実車時、お客様が乗ってないときと乗っているときで、事故発生件数を調べた場合、空車時における発生が75%と、空車時が多いとなっております。さらに図13でございますが、空車時のうち、相手がどういった相手だったのかということ調べた結果、二輪車及び自転車との事故が増加傾向にあるということでございます。これはタクシーの事故の特徴でございます。

次に、12ページでございます。「運転者の労働環境の推移」ということで、図14のグラフで、タクシーと全産業の労働者の比較をしております。年間所得と年間の労働時間の比較をしております。ごらんいただいておりますとおり、時間数については年々減少傾向にございますけれども、全産業に比べると、1割超という、長時間労働である。一方で、年間所得については、これは全産業平均の55%しかないということで、長時間労働、低賃金という、厳しい労働環境にあるということをお示ししているところでございます。

それから、(5)の「利用者アンケートの結果」、利用者のほうがどのようにタクシーについて認識しているかというアンケート結果について主なものをまとめてございます。13ページに図15というのがございますが、図15では、規制緩和前と後の利用者の意識の変化ということでアンケート調査をしたものでございます。これを見ますと、運賃、待ち時間、接客態度、これについてはよくなっていると感じている方が多いんですが、一方で、道の詳しさですとか、運転技術、これについては悪くなっているという認識であるということでございます。

それから、図16でございますが、こちらは、最近3年以内のタクシーの利用者の不満点を聞いた結果でございます、遠回りされた、あるいは道順を知らなかった、道を間違

えられたといった、地理に関する不満が多いという傾向が出てございます。

それから、14ページでございますが、こちらは、利用者と事業者にどういったサービスが重要と感じるかというアンケートをした部分の比較でございます。これをざらんにいただきますと、例えば座席の乗り心地ですとか、社内の清潔、こういったものは、事業者の方は非常に重視しているんですが、利用者はそれほどは重視してない。一方で、運賃が安いこと、あるいは禁煙車両の導入、これについては、利用者のほうが事業者よりも重要であると認識しているということで、両者にギャップがあるということを示している、比較しているグラフでございます。

以上が現状分析でございますが、15ページ目でございます。「直面している課題とその背景」ということで、タクシーが今直面している課題、その背景事情を分析した図でございます。これは前回も、前々回もお示ししている図でございますが、タクシーの特性を背景にして、タクシーは今、非常に厳しい状況にあるというところでございます。16ページのところに説明を書いておりますけれども、この図にありますように、タクシーは情報の非対称性、あるいは利用者が選択することがなかなか難しい、それから、サービスの提供が一度切りの取引であるということ、それから、タクシーの労働市場において、運転者の賃金体系が歩合給が多いということから、経済学でいうところの市場の失敗が生じていると。その結果、市場機構がうまく働かなくて、問題のある事業者が市場に温存されてしまう、こういった状況が今、非常に重要な問題であるというところでございます。

この結果どういうことが起きているかといいますと、事業者側には意識改革のおくれ、あるいは、経営者のほうは、こういった問題がある事業者が市場に温存されている中で、競争市場に対応するということから、法令遵守意識の低下、モラルの低下ということがございます。

それから、ドライバーの側を見ますと、歩合給が主流になっているために、供給の二重構造とここでは呼んでおりますが、経営者と運転者と一体となって利用者にサービスを提供するという形ではなくて、経営者は運転者についての関係で物事を考えて、運転者が利用者に直接サービスを提供するという形になっている。そういう中で、経営者は運転者に増車のリスクを転嫁するということが可能となっているため、これがドライバーの労働環境をさらに悪化させていることにつながっている。結果としまして、ドライバーのモラルの低下、ひいてはサービスの質、安全性への信頼の低下、こういったものを招くということで、こうした職場は、若い労働力を引きつける魅力に欠けるということから、ドライバ

一の平均年齢が55歳と、高齢化が進んでいるというところでございます。

それからまた、車両費が相対的に低く、増車が容易ということから、増車がさらに進んでしまっ、駅前ですとか繁華街、こういったところを中心にタクシーが集中して、渋滞、環境問題、こういった外部不経済を引き起こしている地域もあるということでございます。

それから、IVでございますが、「今後の望ましいタクシーの将来像」ということで、ここで本題のビジョンの点に入っております。今ごらんいただきましたように、このままでは、全体としてはタクシーのサービスの質、安全性の低下、こういったことのおそれがある、タクシーは公共交通機関として期待される役割を果たせなくなってしまっ、産業として衰退してしまうのではないかとということが危惧されているということでございます。

こういった中で、タクシーがマイカーですとか、バス、地下鉄、自転車、こういった競合相手に対して競争優位の戦略を立てる必要があるということでございます。17ページのところで、真ん中に、前回もお示した図がございますけれども、今後、タクシーが進むべき方向性として、将来ビジョンとして、ここでは、公共性の高い総合生活移動産業への転換を図るということを提案してございます。すなわち、地域の総合交通体系を構築する公共交通機関としての機能を中心にしつつ、機動性とか柔軟性、こういったタクシーの強みを生かして、いろいろなニーズにきめ細かく対応して、サービスを提供する、そういった産業に転換すべきであるということでございます。

前回と若干変わった点でございますけれども、前は、顧客サービス業というふうに漠然と書いておりましたが、もう少し用語を変えまして、例えば専属のコンシェルジェのような役割を果たすものということを書きかえをしてございます。それ以外は基本的に前回と同じでございます、地域密着型、地域の社会の安全・安心、日本の顔、交通弱者の移動手段といったことで、多様なサービスを提供するということでございます。

18ページ目になりますけれども、こうした総合生活移動産業にいくためにギャップを埋める必要があるということで、そのためには、基本的に3つの柱の施策の展開が必要であるということでございます。1つ目が、「公共交通機関としての使命である、安全・安心な輸送サービスの提供の確保」。2つ目が、「多様化・高度化するニーズに対応したサービスの提供促進」。それから3つ目としまして、「渋滞・環境問題への対応」ということでございます。それらについてまず、おのおのについて、基本認識と検討の視点、これを整理した後、具体的な施策について述べたいと思います。

1点目でございますが、「公共交通機関としての安全・安心なサービスの提供」というこ

とで、まず基本認識でございます。ここにつきましては、総合生活移動産業への転換を図るに当たりましても、公共交通機関としてのタクシーサービス、これが中心であることには変わりはありません。そのためには、安全・安心な輸送サービスを提供するということが事業の大前提になります。このため、タクシー事業の許可の申請の審査に当たりまして、現行でも国は事業の計画が輸送の安全を確保するために必要な要件に合致しているかどうか、あるいは、事業の遂行能力があるか、こういったことについて事前の審査を行っております。また、事業許可を受けた後も、監査等によりまして、事後的に法令遵守の状況をチェックして、違反があれば行政処分などの処分を行うということにしております。平成14年2月に、需給調整規制の廃止を柱とします改正道路運送法が施行されてからは、輸送の安全確保における事後チェックの重要性が一層増しております、このため、運行管理者制度の徹底、監査体制の強化、行政処分の厳格化、こういったものを推進しているというところでございますし、特に2月からは、新規の参入事業者につきまして、速やかに予防的な監査を実施するといったことも行っているところでございます。しかしながら、タクシーにつきましては、ほとんどが場外営業ということで、実際の安全性やサービス水準、これは個々のドライバーの瞬時の判断ですとか対応、こういったものに任されているという特性がございます。現行の仕組みのみでタクシーの輸送の安全及び利用者利便の確保を完全に担保するというのは限界があるということで、それを補強する新たな仕組みを導入する必要があるという認識でございます。

その上で検討の視点ですが、2つございます。1点目は、「輸送サービスの質の確保・向上のための新たな仕組み」ということでございます。タクシーにつきましては、先ほどご説明いたしましたとおり、問題のある事業者が市場に温存されてしまうという市場の失敗が存在している。市場機構を有効に機能させるためには、政府による適切な対応が必要ということでございます。この場合の政府の対応として、需給調整規制による台数管理をすべきという主張もございますけれども、需給調整規制に戻るということは、事業者によります創意工夫が促進されずに、産業の活力をそいで、利用者利便が低下し、総合生活移動産業を目指そうというときに、その方向性に逆行するものである。その結果、タクシー産業の発展が阻害されることになってしまうという認識でございます。タクシー市場の問題は、利用者の選択可能性が低いという中で、問題のある事業者が市場に温存されてしまうため、利用者が良質なサービスを利用する機会が十分確保されていないと、この点が一番重要な問題であるということでございますので、タクシーにおいて、市場を有効に機能さ

せるためには、まずは利用者利益の保護及び利便の増資のため、タクシーサービスに関する一定の質を確保しつつ、利用者がタクシーを選択しやすい環境整備を図る。それとともに、法令遵守の徹底を図るため、優良事業者に対するインセンティブの付与と、同時に、問題がある事業者に対する処分の厳格化を図る、こういったアプローチによって全体的なサービスの質を確保・向上させつつ、問題のある事業者が市場に温存されないようにする。それによって利用者が良質なサービスを利用しやすい市場環境をつくるということが重要ということでございます。

それから、2番目でございますが、「輸送の安全のより確実な確保」ということで、サービスの質の中でも、特に事故防止という意味の安全確保が重要なことは言うまでもございません。これにつきましては、従来よりさまざまな施策を講じておりますが、タクシーにつきまして、運行管理制度を軸として、輸送の安全が図られているということから、運行管理制度等について再点検を行いました。この結果、現行の運行管理制度の徹底、安全マネジメントの円滑な導入、監査の強化、これを三位一体として、安全対策を総合的に推進するということにしております。この確実な実施というのが今後必要になってくるというところでございます。それ以外には、ドライブレコーダーやデジタルタコグラフ、こういった輸送の安全に重要な役割を果たす新しい技術の導入を促進することも必要ということでございます。

それから、2つ目の柱でございますが、「多様化・高度化するニーズに対応したサービス提供の促進」ということでございます。基本認識と検討の視点でございますが、現在の輸送機関としてのタクシーから総合生活移動産業へと転換するためには、タクシーの機動性、柔軟性、こういった強みを生かして、ニーズにいかにも的確に対応するかということ、そしてそれによって高い利用者満足、CSの実現を図るということが重要であるということでございます。その際、産業の活性化、発展、これは政府による規制ではなくて、基本的には市場機構を活用して、事業者が自主的に取り組むべきであるということございまして、行政の関与は、それを後押しするための取り組みを行うにとどめるべきであるという基本認識でございます。このため、事業者による経営努力を促すと同時に、国は安全の確保を前提としつつ、実態に合わなくなった規制の見直しですとか、あるいは、ほかの関係行政機関との調整、こういった必要な環境整備を図るということが必要ということでございます。

それから、3つ目の柱でございますが、「渋滞・環境問題への対応」ということで、基本



認識と検討の視点でございます。公共交通機関として、また今後、総合生活移動産業に転換する上でも、渋滞問題ですとか、環境への悪影響、こういったタクシーによる外部不経済を減少させることがタクシーの社会的責務という認識でございます。特に、駅前ですとか、繁華街、ここで客待ちのタクシーが集中しまして、局地的に渋滞や騒音、こういった環境問題を引き起こしている場合がございます。また、空車走行によるCO<sub>2</sub>の排出、これも地球温暖化の観点から問題となっております。このため、乗り場の管理の適正化、会社の効率化、新技術の導入、こういったものをしていく必要がある。渋滞・環境問題は極めて公共性の高い課題でございますので、必要に応じまして公的な支援を講じる必要もありますし、公共交通機関として、事業者による自主的な取り組みも重要であるということでございます。

それから、大きなV番でございますが、以上の柱につきまして具体的な施策をまとめてございます。まず1つ目の「公共交通機関としての安全・安心なサービスの提供」というところでございますが、先ほどの問題意識に基づきまして、一定の質を確保しつつ、問題のある事業者を温存させないという仕組みを構築しようということでございます。まず(1)ということで、「輸送サービスの質の確保・向上のための新たな仕組み」ということでございます。①「輸送の安全及び運転者の質の確保・向上」で、国による取り組みということで整理をしております。1つ目、これは運転者の要件の見直し、これは全国的に取り組むべきものということで挙げてございます。現行制度では、タクシー運転者に求められる要件は、有効な普通二種免許を取得していることでございます。しかしながら、全体的な質の向上を図ることが必要でございますので、例えば法令の知識や接遇に関しまして一定の講習の受講ですとか、事故歴、こういったものを要件化する、そういったような措置を講じるということでございます。また同時に、雇用者側の責任についても明確化することでございます。また、運転者の高齢化が進行しているということで、高齢ドライバー対策についても、要件の見直しの中で検討していくということでございます。

2つ目でございますが、運転者登録制度の導入でございます。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、これは前にもご説明しましたとおり、地理試験に合格し、運転者として登録を行わなければ、指定地域では乗務できないとなっております。また、同法では、指定地域におきまして、適正化事業ということで、街頭指導ですとか、苦情処理、こういったことも実施してございまして、大臣が指定します指定登録機関が運転者登録を、また大臣が指定する適正化事業実施機関が地理試験と適正化事業を代行すると

いう仕組みになってございます。現在、この仕組みに基づきます指定を受けている地域は、東京23区、武蔵野市、三鷹市、大阪の大阪市、堺市、豊中市、高槻市等のみとなっております。それぞれ、東京タクシーセンター、大阪タクシーセンターが大臣の指定を受けて、国の事務を代行しているというところでございます。

今般、輸送の安全の確保、それから運転者の質の確保・向上を図るという観点から、この仕組みを改善・強化した上で活用して、運転者登録制度というものについて、全国的に導入を図るということとします。当面、少なくとも政令指定都市について導入することを基本として、対象地域の拡大を図ることとするというところでございます。

その際、運転者登録の要件ですとか、地理試験の内容、指定地域の範囲、取り消しの要件、こういったものにつきましても、見直しを行いまして、実効性の高い仕組みとするというところでございます。また現在、東京と大阪の運転者登録制度のあり方についても、あわせて見直しを行って、仕組みの改善と機能の強化を図るというところでございます。

また、地理試験につきましては、カーナビゲーションシステムが普及しているという中で、必要ないのではないかとということもございしますが、輸送の安全を確保するという観点から、カーナビシステムに多くを依存してしまうと、わき見運転を惹起して、事故につながりかねないおそれもあるということがございます。また、利用者からは、地理不案内に対する不満も多いという傾向にございます。やはりタクシードライバーは人命を預かるプロのドライバーでございしますので、カーナビシステムにつきましては、あくまで補助的なものとして使用するということで、安全運行のために必要不可欠な基本的な地理の知識については、十分体得することがむしろ求められると考えてございしますので、地理試験については、登録の要件とするということが必要と考えております。

それから、運転者登録の実施主体でございしますが、現行のタク特法でも、一義的には国が行うとした上で、タクシーセンターに事務を代行させているという仕組みでございします。今般、指定地域を拡大するに際しましても、原則としては、運転者登録と地理試験は国が行うということにいたしまして、ただ一方で、民ができることは民でという観点から、国の登録事務を代行する機関として、業務を公正かつ的確に実施することが可能である、こういった一定の要件を満たすと認められる民間組織がありましたらば、それを可能な限り活用することを検討するというところでございます。

それから、「輸送の安全及び運転者の質の確保・向上」の中で、国と業界が一緒に取り組んでいくものとして、運転者表彰制度等のガイドライン作成というのがございます。こち

らにつきましては、インセンティブを与えるという意味で、表彰制度を活用すると。その際のガイドラインを国がつくって、業界のほうでそれを活用していく。それによって、利用者へのわかりやすさも確保するというところでございます。

それから、事業者による取り組みとしまして、事業者による運転者教育、指導・監督の徹底と魅力ある職場づくりというのがございます。タクシー運転者の質を高めるためには、事業者のほうで、教育の充実ですとか、指導・監督の徹底、こういったことを図ることが重要でございます。特に、職業人としてすぐれた地理知識ですとか、ノウハウの習得、育成、これはタクシーサービスの高品質化のために重要ということで、事業者みずからが取り組んでいくべきと考えてございます。また、少子高齢化が進行して、優秀な若年層の人材確保が困難となっているという昨今、いかに魅力ある職場環境を整備して、若い優秀な人材を育てるかということが産業の将来的な発展を左右するというものでございます。特にタクシーにおきましては、歩合給を採用している事業者が多いという中で、営業収入が低下するのに伴いまして、ドライバーの労働条件も悪化しております。またこの結果、若い人材の確保が困難となって、運転者の高齢化が進んで、将来的に人材が枯渇するのではないかというような懸念さえあるという状況でございます。タクシー事業の活性化を図るためには、まずタクシーを魅力ある職場環境とするということが重要でありまして、そのためにはまず、労働条件の改善が不可欠と考えております。賃金体系のあり方、これは当然のことながら、基本的には労使間の問題でございます。場外営業であるタクシーにおきましては、歩合給の要素が取り入れられるということにつきましては、一定の合理性が認められると考えますが、必ずしもまず歩合給ありきとする必要はないだろうと。例えば流し、非流し、こういった営業形態に応じまして、固定給と歩合給の組み合わせの割合を調節するとか、福祉や観光タクシー、こういった付加価値の高いサービスを提供できるドライバーについては、社内専門職制度的なものを設けて、賃金体系についても、それに見合ったものとする、こういった取り組みが期待されるところでございます。

タクシーサービスの質、これはドライバーの質とほぼ同義でございます。賃金水準を全体として高めることを含めて、ドライバーの労働環境の改善を積極的に行うことが、タクシー産業全体の発展のために必要であるということを実業者のほうで強く認識していただく必要があるということでございます。

それから、2つ目でございますが、「問題のある事業者が市場に温存されない仕組み」ということで、まず、利用者がタクシーを選択できる環境整備。国と業界による取り組みと

ということで、まず1つ目、サービス内容、運賃等に関するわかりやすい情報提供ガイドラインの作成という点でございます。サービスの内容ですとか、運賃の明細、そういったサービス業であれば当然求められる基本的な情報発信が不足しているのではないかという認識でございます。これにつきまして、国のほうでガイドラインを作成しまして、利用者利便の確保を図っていくということでございます。それを事業者のほうで協会等によって積極的に対応していただくということでございます。

それから、事業者ランク制度、運転者ランク制度のガイドラインの作成という点でございます。これも、インセンティブを与えるという意味で、事業者、運転者のランク制度を導入すると。それは基本的には、各県タクシー協会で行き込むことが必要であると考えますけれども、例えば現在、東京タクシーセンターで導入している事業者ランク制度、あるいは優良ドライバー証、こういったものを参考にしながら、評価の基準とか方法、公表のあり方、こういったものにつきまして、国でガイドラインをつくって、業界による取り組みを促進するという点でございます。

それから、業界による取り組みとしまして、乗り場整備の促進と乗り場の差別化という点でございます。流し地域の場合、特に利用者がタクシーを選択することが困難ということでございますが、乗り場が整備されて、一定のルールが確立されていれば、ある程度タクシーを選択することが可能ということでございます。このため、県のタクシー協会等で乗り場の整備を積極的に行っていただいて、例えば、近距離乗り場と中距離乗り場を分けるとか、禁煙車両のみの乗り場をつくるとか、こういったことを、可能なところからやっていただくということが望ましいということでございます。

それから、(イ)として、コンプライアンス（法令遵守）の向上という点でございます。業界による取り組みにつきましては、事業者のコンプライアンスの意識の向上を図るために業界で事業者ランク制度に基づく公表とか、こういったことをしていただくということでございます。国による取り組みとしましては、運行管理の徹底、監査の強化、行政処分 の厳格化。これにつきましては先ほども若干触れましたけれども、現在も行ってございまして、ことしも2月に入ってから強化しておりますし、2月には、監査は原則無通告で実施、それから、重大事故を引き起こす前の予防的監査に重点を置いて、再違反の場合の処分量定を引き上げる、こういったことを行っているところでございます。

こうした流れを受けまして、行政として適切に監視を行うとともに、ことしの8月からは、さらに処分基準の厳格化を行うこととしております。具体的には、現在監査を実施し

て、処分点数の積み上げによって処分を決定するというやり方をとっておりますが、過労運転ですとか、飲酒運転、こういった悪質な違反行為を事業者として命令、または容認するような場合、あるいは悪質な違反行為により重大事故を引き起こす場合のような極めて悪質性の高い事案については、直ちに事業停止処分を行う。こういったさらなる処分の厳格化を行うことにしております。

それから、労働関係法令等の他法令違反への対応強化という点でございます。タクシーにつきましては、労働集約産業ということで、事業の適正な運営と輸送の安全を確保する上で、運転者の適切な労働環境の確保ということが重要でございます。このため、ことしの4月から、厚生労働省さんと連携を強化しまして、合同の監査・監督の実施、それから、最低賃金法違反の疑いのある場合等を含む総合通報制度の拡充、社会保険の未加入状況等の通報制度の創設、こういったことを行っております。それから、新規の許可事業者に対しましては、労働基準関係法令に関しますリーフレットを配布するとか、あるいは、事業許可申請の審査をする際に、最低賃金額の確保ができていないかどうかを確認するということも行っております。また、運輸開始届出を出すときに、就業規則、社会保険等の関係の届出の写しを添付していただくということ、こういったことによって、法令遵守の指導の充実を図っているというところでございます。今後も、こういった取り組みの実施状況を踏まえて、さらなる対策の強化について、厚生労働省さんと一層連携を強化して、検討していきたいということでございます。

それから、(2)でございますが、「輸送の安全のより確実な確保」ということで、国による取り組み、これは1つ目は、安全マネジメントの導入でございます。これは、今通常国会で成立いたしました運輸の全分野における運輸安全一括法に基づきまして、タクシーにおきましても、企業全体で、トップから現場まで全部で全体的に安全意識の浸透を図るというものでございます。また現場の声を安全性の向上に継続的に反映させるという仕組み、こういった安全マネジメントを導入することになってございまして、この導入の促進を図るとともに、確実な実施を確保するというところでございます。

それから、輸送の安全の確保のための事前審査の強化でございますが、事業許可に当たりましては、現在でも、車庫ですとか、運行管理体制、整備管理体制、こういったものにつきましてきちんと確認した上で審査をしているということでございますけれども、今後、安全確保の面で問題のある事業者による新規参入、これが容易に行われないう、一層事前審査の手法等について強化を図るという点でございます。

26 ページ目の運行管理制度の徹底、監査の強化、行政処分の厳格化は、先ほどと同じでございますので、省略いたします。

それから、次の運行管理の確実な実施のため、運行記録計、タコグラフでございますが、この導入地域の拡大という点でございます。運行記録計、これは運行管理をきちんとされているかをチェックする上で非常に有益な装置でございます。これにつきましては、現在は、最高乗務距離というものが定められております13地域だけ導入が義務づけされているところでございます。指定地域でございますが、実は昭和30年代から基本的に変更がないというものでございますので、運行管理をより確実に実施するという観点から、現在の交通状況も踏まえまして、この地域の見直しを図りまして、導入地域の拡大を可能な限り図るということをお願いしております。

それから、累進歩合制廃止の趣旨徹底という点でございます。累進歩合制につきましては、運転者の走行を過度に刺激し、交通事故につながりやすいとされております。これは、厚生労働省さんのほうの通達で、廃止することとされておりますけれども、これにつきまして、両省で連携を強化して、この趣旨について、またその他の過労運転防止措置とあわせまして、趣旨徹底を図るということでございます。

それから、デジタルタコグラフの普及の促進でございますが、デジタルタコグラフは、普通のタコグラフよりもさらに高度な装置でございます。確実な運行管理、労務管理ができるということで、非常に重要なものでございます。エコドライブの促進の観点からも非常に有益と言われております。現行で、導入率は、アンケート調査では、6.6%と、まだ導入は進んでおりませんが、非常に有益なものと考えますので、18年度から、この普及促進のための財政支援をしているところでございますが、この拡充に努めるという点でございます。

それから、ドライブレコーダーの導入促進でございます。ドライブレコーダー、これも、交通事故の安全に対する安全意識を高めるということで、交通事故抑止効果があるとされております。そのほか、運転者に対する安全教育の上で非常に有益と言われておりまして、こちらにつきましても、導入の促進を図るということでございます。

2番目の、「多様化・高度化するニーズに対応したサービス提供の促進」でございます。まず1つ目としましては、事業者の経営努力でございます。これは、事業者、業界の取り組みが中心となっております。まず1つ目は、顧客ニーズ順応型サービスの展開ということで、ニーズに対応して、さまざまなサービスを提供していくということです。今でも、

そこにございますように、さまざまなサービスが提供されているということで、こういった取り組みを積極的にやっていただきたいというところでございます。

それから、2つ目としましては、マーケティング分析と利用者とのコミュニケーションの向上ということでございます。タクシーにつきまして、潜在事業の掘り起こしですとか、新規事業の開拓努力、こういったものが不足しているのではないかという点でございます。このため、マーケット、市場志向型の経営への転換を図って、カスタマーセンターをつくるか、利用者の声に直接耳を傾ける手法を充実させるとともに、マーケティング分析に基づいた事業展開といったことを積極的にやっていただきたい。また、適切な情報発信もやっていただきたいというところでございます。

さらに、エリアごとにどういうサービスがあるのかということも、なかなか利用者からはわかりにくい点でございますので、これにつきましても、各県のタクシー協会などが中心になって情報発信をしていただきたい。また、現在、各地に設置されております適正化推進協議会、こういったものも活用して、地域の住民と共同で地域のニーズに即したサービスの提供を行うということも有用だということでございます。

それから、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でございます。ドライバーにつきましては、利用者と直接接する営業マンという面も持ちますので、安全教育とか接遇だけではなく、もっと付加価値の高い福祉ですとか観光、こういったサービスについても積極的にドライバーの教育機会を与えるということが重要ということでございます。それから、経営方針ですとか経営状況、こういったものにつきましても、労使がきちんと情報共有して、一体となって利用者満足を向上させる施策をやっていく必要があるということでございます。

(2)として、「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」という点でございます。国による取り組みでございますが、まず1つ目は、いい事例を紹介するというのが1つ。これによって、新しい取り組みの普及・促進を図るという点でございます。これは、今お配りしてあります参考資料にあります「タクシー事業者の様々な取り組み事例」とありますが、こういったことを通じて、どんどん国としてもいい事例を紹介していきたいという点でございます。

2つ目の運賃制度の見直しでございますが、運賃につきまして、これは利用者利便の観点から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ございます。このため、運賃改定の手続につきまして、合理化を図るほか、多様化の促進を図るとも

に、利用者にとってわかりやすい運賃とするよう適切な情報提供の実施を確保するという  
こととございます。

また一方で、原価の大部分を占めます労働力コストをはじめとする適正なコストに基づく  
運賃設定となっているか等、不当競争の審査を厳正に行うということとございます。

それから、運行管理者制度の合理化でございますが、最近は乗合タクシーに見られるよ  
うに、タクシーとバスの中間的なサービスが普及しつつあります。一方で、現行の運行管  
理者試験につきましては、バスとタクシー、それぞれ別の試験でございます。しかし、試  
験内容は共通項目が多いので、バス、タクシー間の資格の統一化を図るといったことをは  
じめとして、こうした新しい運送形態の導入の促進を図るということとございます。

それから、救援事業の範囲の拡大でございます。救援事業というのは、タクシーサービ  
ス以外のサービスの提供について、タクシーの便利屋みたいなものがございまして、これ  
については現行も認めているところとございますが、これにつきまして、今後総合生活移  
動産業へ転換を図るためには、ほかの、具体的には貨物事業ですとか、こういった制度と  
整合する形で、新しい事業展開が可能となるように救援事業の範囲の拡大について検討す  
るという点とございます。

それから、国・業界による取り組みということで、まず1つ目は、鉄道、バス等との乗  
り継ぎの円滑化でございます。タクシーは、鉄道、バス等と同様、重要な公共交通機関と  
して総合的な交通体系の一翼を担うものでございます。このため、鉄道やバスとの連携に  
よりまして、交通ネットワーク全体に位置づけるということがタクシーの本来の機能を活  
用する上でも重要でありまして、またこれがタクシーサービスの付加価値を高めるという  
ことにもなります。このため、各地に設置されております適正化協議会等を活用し、国と  
か業界が協力して関係者間で、タクシー乗り場の位置や駅入構についての合理的なルール  
の設定、こういったものを検討して、バス、鉄道等の乗り継ぎの円滑化を図れないかを検  
討するということとございます。

それから、(3)で、「地域の実情に応じた仕組み」でございますが、まず、国による取り組  
みでございます。地域の実情に応じた事業展開を容易にするための行政のあり方の見直し  
ということとございます。これにつきまして、今後、総合生活移動産業への転換を図ると  
いう上では、地域のニーズに即したサービス展開が容易となるような行政のあり方にすべ  
きであろうということとございます。具体的には、安全性の確保に関します基準とか仕組  
み、あるいは必要なサービスの質の確保、それから、監査の方針、こういった全国統一的



に対応する必要がある事項、それと、地域の実情によってサービス内容ですとか運行形態が大きく異なるような事項、これを整理しまして、後者につきましては、地方運輸局等において柔軟に対応するというように趣旨徹底を図るということでございます。特に、ご指摘ございました、車種区分につきましては、わかりやすい運賃体系にするということから、次回の運賃改定から中型と小型を統一して普通車とするというふうになってはおりますけれども、一方で、地域ごとにそれぞれの車種の普及の度合いとか定着度合いが違いますので、必ずしも全国統一とはしないで、地域ごとに実態を踏まえた区分とすることが適切ではないかという点でございます。さらに、利用者に対するサービス提供の内容や対応につきましても、地域の実情に応じた地方運輸局の一層迅速な対応を進めていくということでございます。

それから、地域の実情に応じた仕組みとしましては、現在各地に適正化推進協議会というのがございます。これにつきまして、役割を強化・充実して、その活用・活性化を図ることが重要でございます。

それから、3つ目の柱でございます「渋滞・環境問題への対応」。これに対する具体的な施策でございます。国による取り組みとしましては、1つ目は、デジタル式のGPS-AVMの導入促進ということでございます。これは18年度から財政支援措置を講じてございますが、この拡充に努めるという点でございます。

それから、走行環境の改善ということで、こちらにつきましては、違法駐車対策の強化、こういったことをはじめとしまして、走行環境の改善につきまして、都道府県警察等と連携して対策を検討するという点でございます。

また、国と業界で協力して行う取り組みとしましては、乗り場の管理の適正化がございます。駅待ちタクシーの車両による渋滞の緩和を図るために、各地のタクシー協会等が中心になりまして、乗り場の整備を促進するとともに、タクシープールを活用してショットガンシステムの導入を実施するとか、そういったことをする必要のあるということでございます。国と業界で協力して、駅の入構に関する関係者間の協議の場を設置するとか、あるいは、ルールづくりを行うといったことも必要だということでございます。

事業者または業界による取り組みですが、駅周辺の秩序維持につきましては、先ほどから出ておりますが、駅の客待ちタクシーにつきまして、タクシー事業者も企業の社会的責任を果たすという観点から、県のタクシー協会などが中心となって、駅の入構に関するルールづくり、こういった自主的な取り組みをする必要があるということでございます。

それから、最後でございますが、グリーン経営認証の活用でございます。現在、グリーン経営認証を受けているタクシー事業所は261でございます。しかしながら、この制度が必ずしも環境への配慮を高めるためのインセンティブとして十分に活用されていないという指摘がございます。このため、これを活用するように、例えばグリーン購入法の対象として、政府調達の対象とするという働きかけを行うという取り組みが求められるということでございます。

最後のVI番の「おわりに」でございますが、これは、全体を締めくくるということのでございまして、タクシーは、今、時代背景として、少子高齢化が進展して、人口減少社会に直面している中で、多様な小口ニーズにきめ細かく対応するというものに非常に合っている、適しているという交通機関でございます。タクシーの機動力と柔軟性、こういったすぐれた特性を生かして、時代の要請に適した新しいサービス業へと脱皮を図る必要があるという点でございます。マイカーやバス等の輸送機関に対する優位性をアピールする上でも、これがなければタクシーの活性化はあり得ないという点でございます。

31ページのほうで、一番最後として、公共性の高い総合生活移動産業への転換をタクシーの将来ビジョンとして掲げたということでございますが、そのためにまた、輸送の安全と運転者の質の確保・向上を核とするさまざまな施策についても掲げてございます。これらを踏まえて、適切な施策が制度設計がされるということ、それから、関係者間で問題意識が共有されるということを願って、締めくくるという形になってございます。

**【委員長】** どうもありがとうございました。

今、事務局から報告書（案）のご説明をいただきましたけれども、8回にわたってやってきて、いろいろご意見をいただいて、それから、小委員会、ワーキングをつくったわけですが、それも取り込んだ形の報告書でございます。きょうは、これをご議論いただいて、最終的にどのようにまとめるかということで、結論をいただきたいと思いますが、きょうも、前々回から採用しておりますけれども、OECD方式、これを立てる、こういう形で、発言の意図、意思を示していただきたいと思います。なぜやるかという、委員の方がたくさんいらっしゃるので、発言の順番が明確にならないことがあるんですけど、私も、角度的に全部見れるわけじゃありませんので、時々発言の順番が、これをお立てになった順番に沿わないことがもしもあるかもわかりませんが、その辺ご寛容いただいて、進めたいと思います。

ということで、きょうのこの案について、何かご意見ありましたら、お願いします。

【委員】 今、総括の立て板に水のご説明を伺っておりまして、少し眠気を催したところでございますけれども、10月から始まりましたこの小委員会、その間、皆さん方から多様なご意見が出ておりますけれども、分野ごとに大変うまくまとめられておられると思ひまして、感心して拝見いたしておりました。ただ、1つ私、ここで申し上げたいのは、決してこれは需給調整規制に戻すという意味で申し上げるんじゃございませんので、その点、誤解のないようにひとつお聞きいただきたいと思うんですが、それは、そこに仙台協会の会長の佐々木さんもおられますけれども、仙台市において車が極端に増加して、それが仙台のサンモール商店会をはじめ、商店会の商売に支障を来している。何とかしてくれということで、協議会が仙台に設けられまして、官、業、一般の利用者の方等が入りまして、いろんなご意見が出たんですね。そのときに、仙台の商店会の代表がお2人出ておられまして、詳しくは佐々木さんにお話を聞くと一番よろしいんですが、とにかく水道の蛇口を、水の出が多過ぎたら、とめられないのかいという、率直なご意見が出まして、これはご自分の商売に影響することで、まさに生の声だと思ひます。こういうことを私ども事業者が申しますと、すぐエゴであるとか、そういうことを言われがちなんですけれども、これは正直申し上げまして、地元の商店会の会長という、まさに地域の事業をなすっていらっしゃる、死活問題にかかわるといふことでございます。そのときに、一応報告書がまとまっておりまして、私も拝見いたしましたけれども、そういったような、極端に車が多くなったような状態の場合、決して緊急調整地域とか需給調整規制とか、そういうことじゃなくて、何か有効な方法がないんだろうかと。私はそれをまさに歯どめと言っておりますけれども、それを当局に期待すること自体が需給調整の復活ということにつながるのかもしれないけど、またそのように解釈されやすいんですけれども、そういう点をもうちょっと……。仙台の商店会の人たちは、このビジョン研の結論を待っているんですよ。そういう意味からいって、今申し上げたような、地域の国民の生活に直接関係するようなことは、ここにも事業者の主体的な努力ということはお出ておりますけれども、それをやっていたら間に合わないという面がある。それをまさに私は、緊急的などいふことで申し上げておるわけなんです。委員長、そういったようなものをこの報告書の中にもうちょっと言及していただけないものだろうかという気がいたしておりますが、いかがでございましょうか。

【委員長】 どうしますか。こういう意見を承りましたけれども、一つ一つ議論しますか。それともご意見を伺ってからにしますか。委員のご趣旨はわかりましたが、皆さんの

ご意見を伺ってからでよろしいでしょうか。

【委員】 前回の委員会で、総合生活移動産業に転換していくためには、評価制度についても、従来型の評価制度から変えていく必要があるんじゃないかという意見を申し上げました。評価というのは、一般的に、通信簿にしても、どうあるべきかというのがまずないといけなくて、それについて、目標にしていくものだと思っています。ですから、いわゆる評価なりランクなり、その辺が総合生活移動産業と全くかけ離れたものになると、全く意味のないものになるんじゃないかなと思っています。今回、意見書として、レジュメをつけておりますので、そちらのほうをごらんいただきたいと思うんですけども、あくまで理想論として、例えばこんな形の評価は将来的にどうだろうかということで、ざっと書いています。どんな評価制度が望ましいかということですが、現在は法令遵守とか、苦情の実績とか、そういう結果だけなんですけれども、本来は、会社の取り組みの姿勢とか、システムがどうなっているとか、その辺の実質的なところを見ていく必要があるんじゃないかと思っています。監査制度だけではどうしても、事業者側としては消極的にならざるを得ないということで、事業者が積極的になるような評価制度が必要じゃないかなと思っています。

具体的な評価例と書いていますが、東京センターとか、タクシーセンター等では、法令遵守とか、旅客接遇面とか、安全管理面等の、主に実績の評価ということでされていますけれども、例えばその下に挙げています労務管理で言えば、適切な労働時間管理が実際に行われているとか、給料の算定がどうなっているとか、そういったこと。それから、安全管理についての体制とか、新技術の導入、デジタコとかドライブレコーダーとか、それから、危険予知トレーニングとか、そういったことをしているとか、そういうこと。次のページですけれども、環境対策、社会貢献的な取り組みができていないか、昨今では、禁煙化とか、その辺を含めて、それから、新規事業の開拓に向けた取り組みということで、情報発信とか、顧客とのモニター制度をとっているとか、それと、他の福祉等、いろんなサービスを行っているか。後から述べますが、乗務員については、上位の資格を持った乗務員がどれぐらいの割合で会社におるかとか、そういったことです。その次のページは、乗務員の資格制度、これもざっと考えたものですので、これがいいということではないんですが、例えば、現在の二種免許だけを持っている乗務員を3級とした場合に、無事故、地理試験、安全講習等を受けた者を2級とし、それから、さらに福祉の資格とか、育児に関する講習を受けるとか、観光に関する講習を受けたとか、例えばですけれども、そうい

った、何か努力すれば上に上がれるような仕組みが目標としてできていけば、目指すものがわかっていくんじゃないかなと思っています。

【委員】 先ほど委員からも、仙台の異常な供給過剰に対するご意見がございました。そういうあれで、いろいろな法的な問題等の見直し、検証もお願いしているところですが、ただ、それはそうとしまして、即効性、今でき得るものは何かという見解に立ちまして、先日、意見書という形で、運転者登録制度の必要性を提言させていただきました。今回21ページ、22ページに掲載されております。私も東京などの登録センターを視察もしたわけですが、現在のところ、多額な経費のわりには、東京などは、本来の機能を果たしていないのではないかなという自分なりのとらえ方もしております。そしてまた、今、政令指定都市ということで、今、いろいろな新聞等に載っております、政令指定都市からも問い合わせが私のほうにもございます。その必要性、内容、そういうあれは大変賛同するものであるが、今、政令都市も、我々の場合は100万都市でしたが、今度は80万、そして将来は60万、どんどん指定自体も変わっている。そんなあれで、登録の経費、そういう問題、国自体で、登録事務云々、そういうふうになりますと、内容はいいものであるが、そういう負担には耐え得るものはないという問い合わせも何件かまっております。そんなあれで、私は強くこれをお願いしたいわけですが、22ページにも文言がありますが、やはり民は民ということであります。民間組織でできるならばということ。ここにありますとおり、運輸行政自体がそこに云々となりますと、どうしても人的な問題がかかります。東京の場合も、経費の大半は人件費的なことありますから、やはりそういう協会が、今現在、登録制度、法的に裏づけはなくとも、我々も実施しているわけありますから、それを完全なものにするためには、法的な位置づけをしていただくなれば、我々の民間組織でもって十分可能なわけありますから、それならば、そういう問い合わせが来ている、また今後指定のある予定の都市の方からも連絡が来ました。そういう人たちも喜んで登録制度に従ってやっていきたいという声もございますので、どうか民は民、そういう今現在の政府の総意にのっとった上でもって、権限移譲をしていただいて、とにかく最小限の経費で最大限の効果を上げる、こういう方式をぜひお願いしたいと思えます。よろしくをお願いします。

【委員】 全体的には、現状分析なり構造的な問題点の分析をよくやっていただいていると思いますけれども、この報告書からは、今陥っている労働者の厳しい窮状といえますか、そういった厳しい現実が抜本的に解決されるというか、改善されるとは思えないわ

けです。地域に行けば、額面十四、五万、手取り十二、三万という賃金実態の中で、いくら表彰されようと、ほんとうにそれが意欲をかきたてるだろうか。手取り十二、三万といった低賃金を抜本的に改善する方策をきっちりと出していないと、この委員会を設置していただいた意味はないんじゃないかと思っています。地域によっては、半数以上がアルバイト的な人で担われている。年金生活者で担われているといったようなところまで来ている。その実態が、まだそこまではここに書いてないということです。そこを隠したままで、きれいにビジョンを示しても、ほんとうの解決にはならないんじゃないかと思っています。ただ、運転者の資格の制度化や、あるいは悪質事業者の排除について前向きに記載をいただいているので、その点については、運転者や事業者の質の確保という点で、効果はあるし、一定の期待ができるだろうと思っていますし、当局の具体化について大いに期待をしたいと考えているところです。

何点か、これまでも申し上げてきましたけれども、取り上げられていない部分、あるいは確認をしたい部分があります。1つは、今、委員から出ましたけれども、運転者登録の問題であります。これについては、あまり深掘りされませんでした。しかし、運転者の質の問題等について、それを確保するために、やっぱり何といても、地理試験のレベルについて相当高いものを求めていかなきゃいけないということです。ロンドンタクシーと一般的な名前が出ましたけれども、その中身がどうであるかということについて議論されませんでした。したがって、改めて地理試験について、今まで、東京、大阪であまり実効性がないというご意見も出ています。まさにそのとおりだと思います。試験をパスして、登録されていても、地理も知らない運転者がいて、不興を買っているという部分があります。やはりしっかりした、高度な、ハイレベルな地理試験等を確保するという。地理試験の見直しも入っていますので、ぜひそこをお願いしたい。

もう一つは、今の議論と絡むわけでありましてけれども、民に任せるという表現もありますけれども、運転者の管理について、登録について、どう公平性を確保するのか、中立性を確保するのかについて、前回質問しましたけれども、答えが出ておりません。その考えをぜひお聞きしておきたいと思っています。それなしにすべて事業者任せということにはならないと思いますので、お考えをお聞きしたいと思っています。

それから、歩合給について、前回も指摘をしました。半世紀以上にわたるタクシーの労使問題の最大の焦点であった歩合給の扱いについて、合理性があるなんていうことで、ここで突然、一方に旗を上げてもらっては困るんです。やはりそこは、私は構造的な問題と

して、一定部分について歩合給の要素が入ることについてはやむを得ない。そういう表現であれば仕方がないと思いますけれども、歩合給に合理性といったような、非常に断定的な言葉を使っていくということについては、労使問題について決定的にこれから大きな問題を残すと思っています。報告書全体が、歩合給を背景としてさまざまな問題が発生している、そういったことを正しく指摘をされています。歩合給と運転者が仕事を自己完結するような供給の二重性ということについて、正しく指摘をされて、そこから問題が派生をしているということまで言われているにもかかわらず、歩合給に合理性があるなんていう表現が使われるということについては、もう一遍改めていただきたい。事業場外労働だから一定の歩合給の性格を持たせることにはやむを得ない部分があるといったような部分であれば、私も了解をしたいと思いますが。これは半世紀以上にわたる対立点でありますし、こういった委員会を開いていただかなければいけない市場の失敗を招いている最大の原因のところ、そういう書き方があるということは、問題があるんじゃないかと思っています。

それがなければ、ほんとうにそもそも歩合給という賃金制度をそのままにして規制緩和をしたことが決定的な間違いだったといったような議論に戻らざるを得ない。しかし、今そういった議論をしても仕方がないので、蒸し返しても仕方がないから、今出ている問題点をどう改善するかということで、運転者資格の問題や監査の強化の問題ということが議論に上ってきたと思っていますので、そのところはしっかり踏まえていただきたいと思っています。

それから最後に、運賃の問題であります。タクシーにとって、運転者の質の問題と台数の問題、それから運賃の問題というのは、大きな3つの要素だと思っています。その上で、この報告書には、運賃制度について全く問題指摘がありません。具体策については、2行だけで、ほとんど具体的な策がないままに記載をされているところについては、非常に不満が残るところだと思っています。

運賃については、いろいろと事情もありますので、個別の事情については私も意見を申し上げてまいりませんでした。しかし、運賃制度が今のままでいいのかということについては、何点か意見を申し上げたところであります。制度問題としてお考えをいただきたいということで、申し上げたところであります。これに触れられてないということは、今の運賃制度が全く問題がないというふうに認識されているとしか受けとめられないわけです。私はやっぱり、今の運賃制度が、総括原価方式で、規制緩和前からのやり方を基本的には

踏襲していることで、実際には総括原価方式を踏まえていれば、どんどん低価格の方向にしか作用しない、そういう仕組みになっているから、やっぱり改めるべき。そういう仕組みをそのままにしておいたのでは、タクシーについてはこれがだんだんきつくなっていく。経営的にも、労働者の賃金についても、きつくなっていくんだから、そこのところを改めるべきだというご意見を重ねて申し上げてきましたけれども、そこところが全然言及がありません。そういった部分について、ほんとうに問題がなければいいんですけども、今の状況は、多様化という言葉できれいに述べられていますけれども、すべてこの4年間の現実というのは、多様化の名による運賃の値下げでしかなかった。それを全部分析していただければわかると思います。それはすべて、歩合給を背景として、労働者の賃金にはね返ってきているわけであります。そこを全部ネグってしまって報告書がまとめられているということについて大きな不満がありますので、改めてこの意見、委員長と事務方側のご見解をいただきたいなと思っています。

【委員長】 今、委員からご質問がありました。これはちょっと留保させていただいて、後ほど議論させていただきます。

【委員】 おそらく最後の発言になるでしょうから、最後にふさわしい意見を申し上げたいと思うんですが、前回の委員会の中で、私の意見としては、運転者資格制度の導入という文言をこの報告書の中に入れるべきではないのかという意見を申し上げました。18ページを見ましても、現行の仕組みのみでタクシーの輸送の安全及び利用者利便の確保を完全に担保するには限界があり、それを補強する新たな仕組みを導入する必要があるということが書かれ、その下のところでしょうか、市場の失敗が存在しているということを指摘しながら、このため市場機能を有効に機能させるために、政府による適切な対応が必要となるというふうに指摘をされているわけです。私は、まことにそのとおりだと思うんですが、では逆にということなんですね。非常に重要な問題として、タクシードライバーの資質を高めることによって、逆に言いますと、現存しているタクシーセンター、東京、大阪、指定地域を拡大するということや、登録制度を導入しながら全国的に層としてのきちっとしたタクシードライバーを育成していくということや、安心・安全に資する人たちをたくさんつくっていく。私はそれぞれのもも全く大切なことだと思っているんですね。でも、前回も申し上げましたように、今、現存しているやり方なり法の活用ということのみにとどまったやり方でもって、今後もおそらく発生するであろう……。二度と再び市場の失敗なんて言われたくもないし、そうなりたくもないという気持ちがタクシー労働者に



は非常に強いんですね。ですから、当面の緊急措置としては、ここに書かれてあります、タクシードライバーの資格制度をきちっと整備をしていく問題や悪質事業者対策について一つ一つの手を打っていくということについては、必要性を感じておりますけれども、それはあくまでも短期的と言えるのではないかと。よく言って中期的。もっと先を見ますと、タクシー運転者で、国家資格制度という、今までとは違った枠組みを展望しながら、もっと先を言わせてもらいますと、会社から独立したタクシードライバーでありたいんですね。誇りを持っている労働者でありたい。働きがいのある職業でありたい。そういうものを将来的に見据えて提供していくということが重要だと思っております、ですから、何度も申し上げますように、ここまででとまっていいのだろうか。私は導入をせいというふうに言っているんじゃないんです。導入を検討するというのもここでは書けないのかということも強調しているわけでありまして。とりわけ、安心・安全を確保していく問題、これは必要不可欠な問題です。それから、悪質事業者については、それこそ市場から撤退していただかなければならない。これもそうでしょう。そして、経済的規制を戻さないというのであれば、何らかのやり方をもって、市場の機能としてコントロールできるやり方、これはやっぱり運転者自身が会社を選び、運転者自身が働くことの中身を選ぶということの中で、それがうまく機能していくんじゃないのかなと思っております、そういったところを、もっとこの中に、たった一言でもいいですから、国家資格制度の導入を検討することをもってしてでき得ないのかということをお願いいたします。

もう1点は、労働者の労働条件の改善という問題があります。これは委員も申し上げましたように、タクシー労働者の賃金のレベルというのは、1つは、運賃の水準によって決定づけられます。これは主要な要素であります。もう一つは、需要と供給との関係で、一定の実車率が担保され得るということをもってして、初めて年収というのがおおむね決まってくるんですね。あとは掛け算の、60%払うよとか、50%払うよという、実質的にはそういう賃金形態になっていますから。ですから、そういった意味では、むやみやたらな値下げ問題とか値引き運賃ということに対して我々が敏感に反応するというのも、そういうことにありますし、車がどんどん増えていくことによって、自分が上げる売り上げが減ることについても、敏感に反応するのも、賃金体系の問題もありますけれども、売り上げが下がってしまうということで、絶えずそういう状況にさらされているということを考えてみますと、労働条件を改善するというからには、一定の世論の合意を得てということに当然なるでしょうけれども、適正な運賃なり、それからやっぱり働きやすい環境

というんでしょうか、一定の売り上げが確保できる条件づくりというんでしょうか、そういうものが指摘されなければ、方向性としては適切とは必ずしも言えないものになってしまっているのではないのかなという気がしております。

最後です。タクシーの位置づけ、並びにこの間起こっている背景事情、私は非常に感心した趣を持って読まさせていただきました、まさにそのとおりだなと思います。したがって、そこに触れられていることがほんとうに施策の面で反映されるような、そういう最後の落ちというのか、きちっとしたまとめにしていきたいということも含めて、冒頭の意見を申し上げました。

**【委員長】** ありがとうございます。それでは、お願いします。

**【委員】** このまとめを読ませていただいて、委員会の発言をかなり吸収してまとめられていると私は理解しております。私はたびたび安全性ということに対して発言をしまいましたが、それについても、いろいろなところで取り上げていただいていることに対しては感謝しております。ですけれども、ここで取り上げられているということと実際の実効性。これは確かにタクシーサービスの将来ビジョンというタイトルになっておりますけれども、タクシー業界において、ここに書かれている問題は、今すぐにも解決しなければならない多くのものを含んでいるわけです。これに対する実効性に対して、24ページから25ページにかけてなど、国に対する取り組みなんていう、安全マネジメントの導入に対してどれだけの人間が全国でやれるのかとか、それから、ドライブレコーダーの話とか、財政支援の拡充ということもありますけれども、具体的にどれだけの実効性のあることなのかというふうな具体性というのは出ておりませんが、私はぜひこれは、そんな遠未来じゃなくて、ほんとうに近々に実行してもらいたいことばかりなんです。

そして、最後をお願いとして、23ページ以降、事業者ランクとか運転者ランクとかガイドラインの作成とか、利用者満足度に対してのいろいろなこれからやらなければならない仕事というのが書かれておりますが、それに対しては、ぜひ私ども、利用者の発言も心して入れていただきたいというのがお願いです。

**【委員長】** ありがとうございます。

**【委員】** 私の感想をちょっと申し上げますと、全体としてよくまとまっているという第一印象でございます。発言をまとめましたのは、前回、私が歩合給についてしっかりお話し申し上げましたので、その感想を含めながら申し上げますと、23ページに書いてあるものを中心に申し上げますと、私たちの新しいビジネスモデルといいますか、総合生

活移動産業を目指していく、こういう中で、今までの仕組みでは捨て去らないといかんと。新しい酒を新しい革袋にと、そういうのは当然だと思っています。そういう中で、きょう23ページを見ていきますと、そういうことを意識しながら、経営者が、事業者がその辺をしっかりと持たないといかんと。持たないと、この産業に移行できないということとここで、いろんな形を変えながら書いてあるんじゃないかなと、こういうことを最初感じました。そういうことで、先ほど委員の話がありましたが、僕の場合としては、そういうおさめ方をしているということでございます。新しいビジネスモデルですから、当然ここに書かれたような賃金のあり方というのは、この産業に移行していけば、当然変わっていく、こういう意識を持っています。

あと1点だけ申し上げたいのは、17ページ、今までやってきた総合生活移動産業のイメージですね。さらっと言葉を変えましたということで、顧客サービス業から専属コンシェルジュ、こういうことをパッと説明がいったわけですけれども、僕はここは非常に大事なことで、コンシェルジュというのはどういうことかということが文書の中でもっと出てきてもいいんじゃないかな、こういう感覚を持ちました。これからいく産業は、この言葉が柱になっていくんじゃないかと。どういう言葉がいいかということはありません。今、いろんな産業が変わりつつありますね。例えば御用聞き産業だとか、いろいろありますね。そういう中で、このイメージ図を見たときに、そして、中の文章を読んだときに、理解できるような、そういうものに追加してほしいなと思いました。

**【委員】** すいません。言い残したことなんですけれども、23ページの②というところなんですけど、「問題のある事業者が市場に温存されない仕組み」という表現が出ていますけれども、それまでも、市場で悪質業者があたかも温存されているという部分は実際にある、肯定していると思うんですね。ですけれども、将来ビジョンに対して、市場に悪質業者が温存されているという現状認識でこれをお書きになったんだと思うんですけれども、むしろ私は、これからは退出していただきたいというふうな方向で……。市場から退出せざるを得ない仕組みみたいな感じで書けないかなと。言葉の点ですけれども、ここはタクシー業界に関するイメージというのをすごく感じたんですけれども。これは私1人の意見かもしれないですけど、最後に皆様のご意見を聞いてください。

**【委員】** 需給調整規制が廃止されてから、私たちの近くにも福祉の関係とか、小回りの利く地域密着型の多様性のあるタクシーのサービスが運行されているということで、非常にある意味で、社会の多様性に合ったものになってきていると思っています。ただ、

6 ページにありますように、実際の輸送人数と収益が下がっているながら、実際のタクシー車両が増加してくるという構造の中で、この報告書にも指摘されているように、もともとタクシー業界の産業というものが営業外、つまり個人集約的な仕事であるために、もともとはどちらかという、個人タクシー向けの産業なんだろうと私はこの委員会で思いました。ところが、それにもかかわらず、逆に言えば、収益構造で言えば、企業経営の方々への収益構造、つまり、普通の市場で言えば、これだけマーケットが小さくなっている場合には、普通は、新規参入というのはそもそもそんなには魅力的なマーケットではないんですね。ところが、これだけ車両数が増えるということは、ある意味、法人のほうに利益がとりやすい産業構造として今、成り立っているということが実際、指摘されるのではないかと思います。そういう意味でいえば、委員も言われたように、本来市場から退出すべき方が退出できない構造であるということと、実質上、魅力的でなかったら参入されないというような、逆に言えば、今ある十分な、しっかりとした企業様が、本来であれば、十分に市場の中で優位性を保てる産業であるという本来の構造のほうにつくっていくためには、全体的な中で、企業法人に対しての監視、もしくは評価というものはかなり徹底していかないと、実を言うとこの産業構造がうまく回らないんじゃないかなと思います。先ほど貞包さんからもご提案があったように、そういう意味では、今回の提案にあるような評価というものについては、しっかりと提案をして、実際に担保いただくように国にはお願いしたいと思います。

その上で、私前々回にも指摘をしたんですけれども、歩合制の給料というのが、普通の一般感覚から見ても、そこに大きい問題があるように感じていますので、今回、委員からも、合理性があるという書き方については、私も違和感を感じていますので、きょうかなりの経営陣の方もここにお見えになっていますし、平均年齢がタクシーの運転者さん、55歳ということであれば、魅力的な市場ではない限り、優秀な人材が入ってこないということを考えれば、歩合給そのものを改革なり、方向性の転換というものを、経営者さん側から見ても合理的な考え方の中で、改革をしていけるんじゃないかと思っておりますので、歩合給のところについての書き方はもうちょっと、やむを得ない、もしくは合理的という言葉自体は外していただきたいと思っています。その上で、民ができることは民にということで、経営者に対しての提案がかなり増えていますので、ここに来ている皆様以外のところでも、企業経営に携わる皆様に徹底して実効性を担保いただくような仕組みですね。提案だけではなくて、制度として実施できるということ、ぜひ予算化の段階でも頑張ってい

ただきたいと思ひますし、先ほどのような監視、評価という制度についてしっかりと書き込みがされた部分でも、相当前進じゃないかと思ひますので、提案から実施へというところをぜひ強く国には頑張っていたきたいなと思ひます。

【委員長】 お願いします。

【委員】 ほんとうに事務局の皆さん、ご苦勞さまでした。この報告書の3つの柱というのは、まさに経済的な制約を縛りを軽くしていく。つまり、そういう経済的な制約の面ではどんどん自由化を図っていくという意味では、従来の規制緩和の流れを明確にしていくということ、同時に社会的な必要規制はきちんと規制をしていこう。当然その前提としては、公共交通機関としての役割を明確に前提に置いて議論する。この3本柱というのは、非常によく整理ができていますので、この3本柱を1本1本ばらばらにするんじゃないかと、3つの柱の関係を最初にどんとうたっていたらどうかなという感じがあります。実は、それぞれの施策について、おそらくこの委員会でもたくさんいろいろな意見が出たわけですが、小さな岩でも、そこが1つ外れると全体がうまく流れていくというのが、そういうポイントになるような岩があると思うんですね。今回、例えば社会的な規制のところでは、登録制度という話が上がっておるわけですが、そういうわかりやすい、突破口になり得るような施策をきちんと表に持ってきて、プライオリティーをちゃんと立てていく。プライオリティーを立てた上で、今、関さんがおっしゃったように、きちんと工程表で、どういう手順で、どんなふうなことをやっていくのかということをやちゃんと見えるように、報告書の中で最後の整理をしていただければ、うまくまとまるんじゃないかなと思ひます。

そういうふうに申し上げて、前回は十分申し上げられなかったんですが、この3つの柱の中でいうと、本来、もう少し経済的な自由度を高めていく。具体的に言うと、それぞれの地域で、地域特性に応じた形のさまざまな新しいビジネスチャンスとか、ビジネスモデルをつくり上げていこうというところの話が、私自身も、入れていただいて、何もお役に立てなかったんですが、前回は申し上げたんですが、こういうようなさまざまな事例がいろいろな地域で出てきている。そういう事例を1個1個検証して、これがうまく回るために何が必要なのかというところを引き続ききちんと議論をしていくべきではないかなと。これは多分一律の議論はできないと思うんですね。1個1個、非常にいい芽として出るものもあれば、経済的な面でなかなか難しい、プランはいいけれども、実際には現実味が無いというもの、さまざまあると思うんです。しかし、ここをきちんとやらないと、

次の展開が見通せないというところがありますので、この委員会はきょうで終わるんだろうと思いますが、そういう意味の、本来のビジョンとといいますか、次の新しい経済領域とかビジネス領域をどんなふうに広げていくのかというところをきちんと議論をすべきではないかなと申し上げておきます。

【委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 この中には、総合生活移動産業への転換ということではっきり書いていただいているので、ありがたいことなんですけど、何度か申しましたように、大都市中心のところでは、こういういろんな仕事ですね。いろんな仕事というのは、単体でも成り立っていく、商売として成り立つ部分もあるんですけど、地方に行けば行くほど、単体では成り立たないので、兼務をする、兼営をしながらやっていかなきゃいけない仕事というのはいっぱいあると思います。例えば夏の収穫の時期は農家をやっている、それ以外のときはタクシーに乗っている運転手さんもいっぱいいるわけで、その人たちが、例えば登録制度とかといったときに、果たしてそこに戻ってくるかという、なかなか難しい部分もあるので、区域割りだとかというのはこれから運用のところではやっていただける部分なんだろうけれども、地域性というのをもうちょっと強く出していきたいなということと、それと、例えば歩合制の賃金の問題にしても、歩合制にしたら絶対最低賃金を割ってしまう地域というのは日本にはいっぱいあるわけで、うちも1万人ぐらい運転手さんがいるんですけど、そのうちの約6割5分〜7割は固定給なんです。大都市中心のところでは、そういう形で賃金が出てくるわけですから、そういう部分のところもやっぱり考えていかなきゃいけないのかなと。

この中では、地方運輸局を中心として、新しいサービスもひっくるめて、フレキシブルに対応するというを書かれていてありがたいことなんですけれども、例えば今回のNPOのことにしても、今、タクシーが介護タクシーとしてそれぞれの地域で成り立っている地域までも、このNPOが台頭してくることによって、例えばこれはNPOの法人としては、実質運賃の4割程度ぐらいのものがほしいという意見が出ている中で、完全にそこでNPOのほうが、価格の優位性では勝ってしまっているわけですね。となってくると、県でやっていて、何とかやっていたところというの、なかなか難しくなってくるということで。要は、一律で網をかけてできる法律の部分と、それと、それぞれの地域でより地方の実情だとか人口だとかに応じてできるところというのをきっちりと分けるということ、これから実際の運営の中でやっていっていただきたいなと。それと、前回もあつたよ

うに、地方協議会だか何とかって、名前はいろいろありますけれども、その運営の方法だとか、それから、どこまでいったら、さっきのNPOのほうもそうですけれども、1人でもノーがいたらだめというわけじゃないということもあったみたいですが、じゃ、どの辺までがノーだったらノーなのか、どの辺までがイエスだったらイエスなのかというのも、ある程度、運用の中できっちりと、各地方にほど徹底をしていていただきたいなと。じゃあ、担当者がかわって、ある程度中身が変わっていくということじゃなくて、最低限のルールの中でうまく運用できる形にしていっていただきたいなと。地方でも、大都市と中都市とそれ以外の都市、それから、大都市でも、東京のようなところとほかの地域というのは全然違うので、そういう実情に応じた運用のできるような地方協議会なり、各運輸局の運営をここから先やっていていただきたいなというところです。

【委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 書きぶりについては、意見はありますけれども、全体としては、非常に重要なキーワードも盛り込まれていて、大分内容のある報告書になってきたんじゃないかとは思っています。ただ、具体的に施策が幾つか並べられていますけれども、まずその前提として、将来ビジョンとして、地域の総合交通体系の一翼である、公共交通機関であるということをしちっと明確にした上で、生活移動産業になっていくんだというテーマ立てをしているわけなので、そのテーマ立てに沿っていうと、それぞれの施策がどう関連しているのかというのは、ちょっとわかりづらい。それは多分、具体的な施策についてこの場で検討する時間もあまりなかったもので、そういうふうになってくる面もあると思いますけど、読む人のことを考えると、もう少しそのつながりをきちんと表現していかないと、何のためにこういう施策をするのかというのがわかりにくいかなと思います。とりわけ、先ほどから何人かの方からお話が出ていますけど、こういう規制なり含めて、地方の実情に合った行政のあり方というのが非常に大事なことで、新しいビジネスに事業者が取り組むためにも必要なもので、この書きぶりですと、まず事業者の取り組みがあって、何があって、最後のところに地方の実情に合った行政のあり方となっているんですけども、こういう書き方は違うのかなと思います。地域というのは非常に大事だろうなと思います。

それから、委員から23の2のところ、問題のある事業者は退出しろというふうに書けと。今まではそういう書き方をされていた。私は、前回申し上げたんですけど、優位性のある事業者が優位性を発揮できる市場になっていないのが問題で、優位性のある事業者が優位性を発揮できれば、必然的にというか、自然に悪質事業者は、法令を守ってない人

たちは問題外ですけれども、法令だけは何とか守っているけれども、あまり質はよろしくないという事業者は当然やっていけなくなって自然に退出せざるを得ないということなので、そういう書きぶりをしたほうがいいのではということをお願いして、多分その辺でいろいろ悩まれて、最終的に温存されないとなったのかなと思って、これはご苦労されたのかなと思って見ておりました。ただ、二重になりますけれども、優位性をきちんと発揮できて、その結果として問題ある事業者は退出していくんだというふうになり、ちょっと長くなっちゃいますけど、やはり優位性ということをきちっと書くのが大事かなと思います。

それから、歩合制ですけど、前回も、あるべき姿を書かないんだったら、こんなもの書いてもしょうがないよねということをお願いして、この中で、あるべき姿が書かれているんですね。要するに、今の職場環境じゃ全然魅力がなくてだめだねということを書いて、その後できちっと違う賃金体系を考えていいんじゃないか、そういう取り組みをしてほしいですというふうに書いてあるわけなので、全体としてはいいと思うんですけども、そういう意味では、わざわざ場外影響では一定の合理性が認められるものなんて書く必要は全くないかな。現状そうになっているわけですからね。改善は不可欠であって、そのためには、営業形態に応じて、組み合わせを考えるなど、取り組んでほしいよと素直に書いたほうがいいなという気はいたします。

それとあと、施策については、議論が十分にできなかったので、やむを得ない面もあるんですが、ちょっとダブっていたり、関連がよくわからないところがあるかなと思っていて、運転手の要件の見直しがあって、これは等しく国全体としてやりましょうと。運転手登録制度も、国全体でやっていくとなると、要件見直しと登録制度と二重になってくるわけですが、ほんとうに二重規制みたいなものをかけていくのかということと、それぞれの役割分担はあるのか、ないのか。もし登録制度を全国に波及するなら、要件の見直しなんというのは要らないのかなと思ったりしますし、この辺のところがよくわからない。それと、表彰制度のガイドラインというのと優良な事業者、運転者のランク制度、これも非常に似たようなものでして、あんまり二重、三重に制度をつくっても、お金や人がむだにかかるばかりですから、この辺のところの整合性みたいなものについても、今後具体的な制度設計をする中では、きちんと検討していくんだということは書いておいたほうがいいかなと思います。

それと、乗り場については、今まであんまり言われていなかったことをきちっと書いた



のはいいと思うんですが、業界による取り組みを期待するだけになっているんですけども、それは地域の公共交通機関であるとするならば、お金を出す、出さないは別として、業界に任せます、タクシー業界がやってくださいということではないのかなと考えております。

【委員】 流れといいますか、目次を拝見した印象と中身とギャップを感じる場所が2つぐらいあって、それからあと細かいことで、委員の大多数の方と意見が違うというのが1つという感じです。

まず1つ目なんですけれども、表題のとおり、総合生活移動産業ということをやっている、17ページのあたりに説明が出ているんですけど、17ページの上のほうで、2行目あたりですか、総合生活移動産業への転換を図ることを提案すると書いてあるんですけど、やっぱり政策目標と政策手段の関係みたいなことを言わないと、交通政策審議会とならないような感じがするんですね。よくわからないんですけど、提案するというよりは、こういう達成を目標として、政策手段として方向性を多少なりとも書く必要があると思います。例えば日本の顔というんでしょうか、観光については専門職で賃金で対応とかと書いてあるんですけど、それに類することがもう少し広範囲に何か出てないといけないかなと思います。ほかの委員とは意見が違うかもしれませんが、例えば物流なんかで、一括物流みたいなことをやろうと思うと、運賃とそうでない部分とだんだんわけわからなくなってくるので、そういう意味では、付帯サービスを含めての運賃自由化とか、何かそういう政策手段になるんじゃないかと思うんですね。

それから、2つ目なんですけれども、今、委員から出たことと同じことなんですけど、「公共交通機関としての」というのが目次で2回ぐらい出てくるんですけど、その割合には、例えばインターモーダルというんでしょうか、バス、鉄道との関係みたいな記述が足りないということで、ちょっとギャップを感じました。

それから、3つ目は細かいことなんですけれども、21ページですか、運転者登録の制度のことでかなり詳しく書いてあって、将来的に全国で導入、当面政令指定都市とあって、特に当面政令指定都市というのは、多くの委員の方の相場感というか、大体そういう感じだというのは、この会議の流れで理解しているんですけども、ただ、個人的な印象としては、登録制度を入れるためのコストというんでしょうか、それをちゃんと認識したほうがよくて、最終的には消費者かタクシー会社か、だれかが払わなきゃならないということになると思いますので、地域的な対応というんでしょうか、個別の地域の事情をよく考えてということにしたほうがよいのではないかと思います。政令指定都市が大事なのか、あ

るいは、場合によって、大都市近郊で登録制を入れているところとその周りとのギャップみたいなものが問題なのか、ちょっとわかりませんが、そのあたりの実態を踏まえたほうがいいのではないかと思います。

【委員】 随分まとまってきて、タクシーの問題がいろいろわかったなということはあるんですけども、ここでちょっと気になるのは、提供サイドのスタンスでずっと書かれていて、タクシーサービス業の将来ではなくて、タクシーサービスの将来ですので、その部分の相手が抜けてしまっているんじゃないかと思うんですね。特に総合生活移動産業ということになったときに、じゃあ、受け手は何を考えているかといったら、多分大都市圏でふだん普通に使っている人たちは、これから高齢化問題とか、子供の問題で、安心して乗れるタクシーって何だろうかということをおもっていますし、観光立国といって、地方に行ったときに、ぼられないで、さっきアンケートにありましたね、遠回りされているんじゃないかとか、そういう問題。それから、価格にもコンシャスなわけですね。安かったらいいと言っているわけではないですけども、値段に対しても非常に敏感な消費者がいるわけで、その人たちにこの提案がどう見えるかというところが抜けているんじゃないかと思うんですね。やっぱりそれは、広報をどうするかとか、せっかくできた透明性の部分をどうやって出していくかというところまで少し踏み込まないと、業界団体の案ということになってしまうんじゃないかと。そこがちょっと心配なところで、せっかくなので、これが出て、みんながやり出したら、乗る人たちがほんとうに安心して、多分需要の冷え込んでいる部分というのは、その部分もあると思うんですね。不安だから乗らないとか。どうやって透明性だとか、選択肢の多様性を増やしていくか。それが結局は、最初の市場の失敗、情報の非対称性ということに対する答えだと思うんです。その部分が、せっかく問題提起しているのにもかかわらず、施策としてはそれぞれ打っているんですが、じゃあ、どういうふうに届くかというところが、もう一步踏み込みがあると、よりいいものになるのではないかと感じました。

【委員長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 私は、タクシー事業者の立場で、審議委員というのはなれていませんので、適切なタイミングかどうかわかりませんが、この報告書の中で、登録制の問題が大きく挙がっているわけですが、これについて、私がかねてから申し上げていますように、タクシーのドライバーの質の向上には全くならない、インセンティブにならないので、しかも、その中で例えば表彰制度等とありますけれども、表彰制度というのは結果で

あって、ドライバーの目標にはならない。あるいは、なる確率が非常に少ない。それでインセンティブに結びつかない。したがって、先ほど委員がおっしゃられましたけれども、タクシードライバーの認定資格の必要性をぜひ入れていただきたい。ここは委員と一致しますが、ただし目指す方向は違うのかなと思っております。しかし、報告書に入れていただくことが、事後のいろいろな議論のスタートになるかと思っておりますので、改めて委員長さんにぜひお願いをしたいと思います。

それから、運賃の問題でございますけれども、これは先ほど委員がちょっと触れましたけれども、片一方で、安心・安全ということで、規制緩和以前と違いまして、事業者から見ますと、コスト負担が大きくなると考えています。そういう中で、多様な運賃と反比例する要素があるかもわかりませんが、タクシーサービスの高品質化ということを含む労働力コストや、今申し上げたコンプライアンスの向上をはじめとする適正なコストに基づく、特に基本の運賃の幅の見直しは、原価計算上、これはおのずと必要性が出てくるのではないかと。したがって、そういった点の運賃制度の中での再検討と申しますか、環境変化に伴う新しい見方、取り上げ方ということをもう一つ突っ込んで、この運賃制度については明確化していただければ大変ありがたいと思っております。

**【委員長】** ありがとうございます。どうぞ。

**【委員】** 21ページ、運転者の要件の見直しというところに非常に期待を抱きながら、今後進展していくことを待ち望んでおるところなんですが、1つ、もっと前に私もご指摘さしあげればよかったんですが、健康面を今後どうとらえていくかというのが、1つ大きな課題になるのではないかと考えております。私も日本交通という立場上、なかなか言いづらい面もあるんですけども、次のページに書いてある、最近タクシーの事故件数が増えているというところは、カーナビゲーションも多少あるかと思っております。いろいろな原因があるかと思っておりますが、根本には、乗務員さんの高齢化というものが、やはり骨太の主原因であると思っております。ただ、それをどうとめるかというのは非常に難しく、最近では、少なくとも入社される方に健康診断をやって、ほんとうはいけないんでしょうけれども、ある程度振り分けるわけですね。弊社は、自社で健康保険組合を持っていますもので、漏れる率が多いと、現場、営業所からクレームがありまして、いろいろ調べております。けさも全員、この1カ月、落とした人、40人ぐらいのリストを見てきました。結局、高血圧ですとか、心電図、胸部に影があるとか、いろいろな理由で落としたんですね。これは落とし過ぎじゃないの、うちも人がいないんだから何とか入れてよと健康保険

の事務所にかけ合っても、それはできない。これはこういう事実がある、こういう事実がある。だけど、政管健保、ほかの会社はみんなもっと入っているよと、このような状況なんです。このあたり、どっちが厳しいのか、どっちが緩いのか、正直わからないんですけども、そのリスクはきちんとフォローしなければならないと思いますが。今、現実として、事故の裏には実はそういう部分が隠れていて、それが表に出ない。しかし、せめて入社段階での健康に関する、運転者としてのガイドラインみたいなものをもう少し厳しく持っても罰は当たらないんじゃないか。むしろ、それこそ事故に対する本質的な部分ではないかと正直思います。

先ほどちらっとタクシーの経営側のほうにのぼりやすいんじゃないかというご発言がありまして、それはそうなのかもしれないんですけども、だが、しかしこれは事業としてやっている上で、なおかつ人材派遣に近いものであり、サービス業そもそもは、1人のサービス提供者がいればできるものですから、そこは構造的にどっちがもうかるかという話をしますと、それはむしろ、どちらがどうというよりは、国ごとの歴史的な発展、日本であれば、もともとは大正時代にタクシーが始まって、ほとんど個人タクシーのような形で始まって、それが非常に弊害があったので、戦中に4社統合という命令が下った。こういう経緯があります。その後は、基本的には、他産業から入ってくださる方を教育して、そして10年間やった方が個人タクシーの入り口なんです。ですから、そこはどちらが悪い、どちらが悪いというよりは、こういう現在の形なんだということだと思います。

ですから、結論から申し上げれば、経営者のほうでも、当然、確信的に悪いのもたくさんいますし、しかし、労働者のほうにもやはり悪いのがいるというのが現状です。それを、法とか、いろいろな表面の部分だけではなくて、ほんとうに悪い人をきちっと退出させるかということにぐりぐりっと押し込んでいかないと、議論だけ重なって実がないということになってしまうと思います。

ですから、このあたり非常に期待したいところなんです。私も日夜、組合の方々ともやりますし、組合は、経営のブレーキになっていいところもたくさんあるんです。日本交通もバブルで苦しみました、組合が昔言っていたことを全部やっていたら、こうはならなかったなと思う反面、最近では、例えば仮眠室で酒盛りをどんちゃんやって、管理職がそれを注意したら、暴力を振るって、そういう者をやめさせた。ところが、それを不当解雇だといって訴えられている。ちょっと常軌を逸脱した部分でさえも守られてしまう部分が必ずありますので。そうしたら、今、移籍金が、都内でも、相場で七、八十万、いろんな形を

かえて、転々として、正直今、超売り手市場ですから、1人でも欲しいんですね。だけど、そこをどう制御していくか、このあたり、経営者としてのチャレンジでもあり、できれば、こういうふうに仕組み的に取り組みたいところもある。

すいません。本筋からそれましたけれども、ひとつ健康面というところで、痛しかゆしの面はあるんですが、今後、ご検討のテーマとして入れていただければと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 新しいサービスメニューの提案というのはもうちょっと後ですか。今でもいいですか。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 その前に、大阪のタクシーが、ここ1年、新聞あるいはテレビにいろいろな面で悪く喧伝されました。もう世間地獄のごとになりました。この最大の要素は、どのマスコミの報道の内容を見ても、1つはやっぱり運賃です。「はじめに」と書いてあるところに、「需給調整規制の廃止を柱」と書いてあるんですわ。柱と書く限り、コストと今も言われましたけれども、クオリティー、運賃とその対価の品質というのは、絶対的なものですわな。だから、品質の議論がずっと来るわけですわ、安全とか、優良自動車とか、マナーのいい乗務員とか。そんなのやっぱり、コストということを見忘れたら、現場の乗務員さんの労働環境というのは、最大の要素の中で、このコスト、運賃を見ずして、今回のこの委員会の発足と、今日の最終報告書じゃなかろうとゆきましてな、そのことはやっぱりここに挿入してもらわんことには、少し心がおさまりきりませんというところですが、ひとつよろしくお願ひしたいと考えております。

ついででございますので、皆さんのお手元にお示しをさせていただきましたけれども、我々、一部の非常に難関の、厳しゅうゴサンセイをですな、何とかして新しい需要を喚起して、そしてご利用いただいております社会の皆さんにそれなりの公共輸送機関としての評価をお持ちいただくようにということで、先般来、国土交通省様、あるいは近畿運輸局様のご指導を得つつ、我々といたしましたら、やっぱり国交省さんのポリシーの中にも、観光日本というふうなお言葉がありまして、その中で、我々といたしましたら、何とかして大阪らしい、ご案内でしょうと思っておりますけれども、食い倒れとか、食べることには事欠きませんとか、あるいは、芸能面ですな、そういう特徴があるわけでありますから、そういうものを前面に出しながらという話の中で、例の吉本興業さん、ここらあたりとタイアップして、あるいは日本のホテル協会ともタイアップして、あるいは、観光エージェントさん

あたりともタイアップして、で、大阪府、大阪市、その他もろもろの関係の行政機関ともろに手を組みながら、ひとつ新しい、そういう集客都市の、そういう町をつくっていくための、それなりのご貢献をさせていただくような産業界をつくっていこうということで、先般来、経済産業省のほうでこういうふうなことについて、大きく応募を期待しておりますから、我々も立候補いたしまして、昨日付で、これが認可になりまして、一定の助成金もちょうだいすることになるわけではありますが、そういうことをすることによって、働いていただける労働の皆さん方が、やっぱり社会に貢献しとるというふうな雄々しい誇りを以前のように、天下のタクシードライバーという誇りを持っていただくということにつながっていくでしょうし、若い皆さん方が、そういう社会貢献をするということによって、この産業に入っていこうというお気持ちになっていただけるでしょうし、社会の皆さんにそれなりのご了解いただけるでしょうし、そして、こういうふうなたぐいの商品は、一定のリーズナブルなコストに基づいて、所定の運賃は収受できましようから、現場の働いている皆さん方に適切なる運賃をご収受をいただくようになるでしょうから、衣食足りて礼節を知るということになっていくでしょうという思いの中で、きょうから、そういうことを発足せしめながら、大阪は大変な状況になりましたけれども、ピンチの中にチャンスありという気持ちで、1つずつ、新しい仕組みでやっっていこうと思っております、どうかひとつ、きょうが最後でありますから、そんなことを申し上げさせていただきながら、今回のこの委員会がさらに実りあることを、我々自身も努力いたしますけれども、ご参会の皆さんによりしく願いをしながら、発言いたします。どうもありがとうございました。

**【委員長】** どうもありがとうございました。どうぞ。

**【委員】** 最後でありますので、全体のこの小委員会の論議等々について、中身もさることながら、感想を申し上げたいと思っております。一々の意見については都度都度申し上げてきたつもりであります。ただ、この会議の持ち方、内容のほうを先に申し上げますと、例えば登録制度等々1つとっても、これは、全国に行うべきだと言いつつも、当面、政令都市でという形で、我々が受けとめた感触としては、これは政令都市で終わっちゃうんだなというイメージしかわいてこないんですね。そういったようなことではなくて、到達目標をきちんと示して、それを時限を切って示していく、こんなような報告のあり方が必要なのかなど。これは今、例は1つしか挙げていませんが、そんなような印象を持ちました。

それから、この会議、小委員会の持ち方でありますけれども、従来から、確かに委員の

数が多くて、一言発言をして、その日は終わっちゃうということでもあります。例えば、我々も運転者資格の問題とかについては提言をしたつもりしております。資料もお示しをしております。しかし、そのことが文言として載せられないならば、事務方から、なぜそれは今回はボツにしたんだという説明があつてしかるべきだと僕は思っていますが、そういう意見のやりとりをなくして、文言として一切門前払いされているというのは、非常に遺憾な思いをしているところであります。それは、多分前段で、資料説明で、30分、40分という時間をかけている。これは、今回は昨日でありましたけれども、三、四日前に資料提出があれば、そのことについては、その時間をもっと貴重な討論に振り向けられたんじゃないかということも感じておるところであります。これもうがった考え方をすれば、いきなり示して、いきなり内容説明をすることで、それ以降、一言以上、二言、三言はしゃべらせないぞというような戦略が含まれているようなことすら勘繰らざるを得ないような会議の持ち方であったと思います。前回の絵解きのところから、随分と文字に翻訳をさせていただいた部分については、肉づけもできてきたなと思います。これも、ご意見ありましたように、これをどういうふうにしっかりとやっていけるか、ここについても、我々も今後も注目させていただきたいと思います。

【委員】 それでは、最後ということなので、ちょっとだけ。私ども全乗連といたしましては、規制緩和の状況を見て、このままいくと、安全の確保だとか、利用者利便の向上というのがどんどん低下していくんじゃないかという思いがあり、昨年、全乗連として、検証の見直しということで、いろいろ行政のほうにもお願いしてきたところですが、この中で、8回にわたっていろいろ議論した中で、きょうの小委員会の報告の中に、おおむね取り入れていただいたなと感謝申し上げる次第でございます。ただ、いずれにいたしましても、私ども事業者も、これからこの方向性に示された内容を持って、いろいろと事業者自身も施策を講じていかなければなりません、そうすれば当然コスト等もかかってくる面もございますし、また一方、そういうことについて何ら関心を持たなくて、ここにも出ておりますが、悪質な事業者の撤退ということをめり張りをつけてやっていただきたいなということと、もう1点、最後に、この小委員会の報告で、いろいろとこれから政令だとか省令だとか通達の見直しが出てくる内容もございますので、その辺、行政としてどういうふうなスケジュール的に考えておられるのか、お伺いして、これから事業者さんに立場上いろいろ教宣、またはお話ししていかなければなりませんので、よろしくお願い申し上げます、終わります。

【委員】 報告書は、これぐらいの内容かなと思いますので、賛成いたします。何点か具体的な提案というのがあるわけで、これをどういうふうにも実際の行政で進めていくかというのが問題になると思います。多くは、地方運輸局になるのかな、これが担うことになると思うんですけども、国の出先機関全体として、縮小しろという指示が一方で来ているわけで、そういう中で、新たな仕事が増えるわけですけども、やる以上はきちっとやってもらわなきゃいけないと思います。

あと、財団法人とか、あるいは業界団体にゆだねる部分というのが幾つかあるわけで、これについては、しっかりと公平に執行されるのかというのが、私、若干危惧するところですけども、そういう執行がきちとなされているということを地方運輸局にしっかりと監視してもらって、そういうことじゃないかなと思います。制度ばかりつくるというのはあんまり好きじゃないんですけども、制度をつくった以上は、きちとした執行が伴わないと、かえって害が多いわけですので、そこを改めてお願いしておきます。

【委員長】 よろしゅうございますか。今、これでおそらくすべての委員からご発言…。

【委員】 冒頭私が申しあげました将来のビジョンとして、現状、混乱が起こっているところについてはどうされますかということをお伺いしたわけですけども、その点についてまず当局の考え方も聞いてみたいと思います。

【委員長】 事務局の考え方ということですか。

【委員】 まず、その前に委員長のお考えを。

【委員長】 それで、今、その取りまとめを始めようと思ったんですけども、皆様のご意見を伺ってしまして、幾つかレベルがあって、今回の報告書の文言の修正とか、あるいは表現の仕方、場合によってはちょっと加筆するとか、こういう必要性があるものと、それから、ご感想をいただいた中で、全体的なトーンを変えていくとか、あるいは、こことここの結びつきがどうだとか、重複の問題があるとか、こういうものですね。幾つかそれがあると思います。それともう一つ、まさに今、委員がおっしゃったことだと思うんですけども、ここには書いてないんですけども、こういうのを書いてほしいというのがありまして、これをどうするかだと思うんですね。きょうは最終回ですから、この辺について具体的にしなきゃいかんのですが、まず、議論の流れの中から、私がここはこうではないかということを確認していきたいと思うんですけども、まず委員のおっしゃった需給問題の歯どめ的なことが必要だということについては、議論しないと、書いていいかどうか



か、そういうレベルの問題だと思います。それから、何名かの委員の方から出てきたのは、運転者の登録制度の問題があつて、これは、反対の方はほとんどいなかった。具体的にどうするんだということとか、あるいは、政令指定都市と書いてあるけれども、それでいいのかとか、委員が言っているように、もっと実効的にやるんならば、例えば船橋だとか松戸だとか、そういうところでどうするんだとか、そういう話になる。要するに具体性ですね。あるいは、どういう姿なのかということをもうちょっと書いてほしい。おそらくそれを肉づけすることで皆さんのご要望におこたえできるのが、運転者登録制度の問題ではないかと思います。

それから、歩合制の問題、特に、表現の問題があつて、やむなしという表現が適切ではないかという委員のご指摘以降、皆さんそういう意見が多かったように思いますが、この辺はそういうふうに変更するという。それから、賃金問題について、かくあるべきということも書いてあるのではないかという意見があつたので、要するに、それと整合がとれるような表現をここでとるということだと思います。

それから、出てきたのが、運賃ですけど、運賃は、少しレベルが違って、委員の需給の問題に近いところがあるので、保留しておきます。

それから、委員がおっしゃった運賃と運賃体系、それから賃金体系との関係とか、こういう問題、これも保留しておきます。

それから、あと、多くの方がおっしゃったのが、実効可能性をどう担保するんだとか、あるいは時間軸の中で、将来的にどういうふうを実現していくのかということをもうちょっと知りたいですねという意見とか、あるいは、具体的に委員のように、これからどういうふうに進んでいくんだと。例えば通達等がどういうふうに出てくるんだ。いろいろなレベルで、時間軸上で、どうやって実効性を担保するんだという意見が何名かの方から出ました。それはそれで、事務局のほうで対応していただけたらと思います。

それから、これは重要だなと思ったのは、地域性の問題。これも書いてないわけではないんですけども、方向性がちゃんと出てないという問題があつて、地域に合った運営の仕方とか、あるいはタクシーのあり方を議論しなきゃいけない、この辺のことは少し強化をするのかなと思っています。

それから、利用者の立場というのも、これもそうで、これは無視しているわけじゃないんですけども、その辺の視点が明確に出てないところがある。それはきちっとしていただきたいなと思います。

それから、資格問題もそうですし、それから、健康面のこと。これは、今度、安全マネジメントの中でいろいろ出てくるのかな。そういうことも多分あると思います。ですから、その辺の絡みで書けばいいのかなと思います。

あと、運転者の資格制度の問題がありますね。これは何名かの方がおっしゃって、これもレベル的には、ほかの修正と違うのかなという感じに思っています。

そこで、まとめると、もうちょっと議論しなきゃいけないのは、歯どめとおっしゃった委員の議論と、運賃はどうかといった話と、それから運転者資格制度の話、3つですけれども、最後に委員が、もう一度問題提起されたので、逆に伺いたいんですけれども、委員は例えばどのようなことをイメージされてさっき発言されたのかというのが私のほうの疑問なんですけど。

【委員】 これは私よりも佐々木委員のほうが適切な意見が出せるんじゃないかと思うんですけれども。ただ、これだけは委員長、申し上げておきますが、仙台の商店会の方々はほんとうにこれを待っているんです。

【委員長】 それはわかります。そうじゃなくて、具体的にどういう歯どめが必要なんだとお書きになりたいかです。

【委員】 これはできることならば、緊急的なものとして、緊急避難として、あるいは一時的なストップとか、そういうことが考えられませんか。

【委員長】 それは道路運送法に書いてある。

【委員】 はい。道路運送法上の問題です。それはそれとして、それは認識しながらも、より緊急な問題として、何かを……。

【委員長】 この間、道路運送法上で……。

【委員】 あれは緊急調整措置の問題……。

【委員長】 あの条項自体が憲法違反じゃないかという議論があるぐらいですけどね。それ以上にどういうふうに書くんですか。

【委員】 まさに、いわゆる緊急的な避難ですよ。

【委員長】 それは道路運送法に書いてある。

【委員】 例えば緊急避難といえ、法律上はこうだけれども、それを緊急的にこうするということがあるわけですからね。

【委員長】 関連して。

【委員】 委員は私と同じ認識であります、いわゆる緊急、道路運送法に今回、去

年の見直し、そういうあれで、されました。しかしながら、どのような見直しであろうとも、それを柔軟性を持って、それで運用しないで、いわゆる抜かすの伝家の宝刀では何にもならないと私は思います。

【委員長】 今、運用の問題ですね。あれ以上のことじゃなくて、運用をきちっとしてほしい、こういうご意見ですね。

【委員】 そういうことです。

【委員長】 わかりました。そういうことであれば、また話が違うと思うんですよ。それがきちっと運用されるようにしてほしいということであれば、よくわかると思います。それは書けると思います。よろしいですね。

それから、運賃の問題については、いかがですか。先ほど委員が、総括原価主義に基づく運賃体系ではない運賃をという、そういうご指摘だったように思うんですが、それは具体的に言うとうどういうことですか。

【委員】 総括原価方式で、あと、標準事業者の標準原価をもとにやっているわけですね。そうすれば、全部賃金が下がれば、どこまでもスパイラルで下がっていくんですよ、実績原価主義であれば。そうすれば、結果的には賃金は、最低賃金ランクまで下がるんです。さっき委員が言われましたけれども、地方へ行けば、全部そこまで来ているんです。600円台の最低賃金の200時間なら200時間掛けたのが、完全な固定給として、実質完全月給制でやっているといったところまで下がるんです。おそらくそうなっていくでしょう。それでいいのかという問題ですね。だから、運賃の水準というのは、タクシー運転者が自給600円台の最低賃金でいいレベルまで下がっていいんですか。それで利用者の皆さん、ほんとうに安全や適正なサービスの提供を受けることができるんですか。ほんとうのちゃんとした安全コストなり何なりというのは、最低賃金ランクでいいんですかということです。

【委員長】 わかりました。総括原価というよりも、実質的原価でやっているから。もう一つは歩合制の問題ですよね。歩合で下がれば、コストが下がれば、その分下がっていく、そういうスパイラルが問題だ。そういう仕組みのことですね。もしそうだとすると、さっきの歩合の問題ですね……。

【委員】 今の委員から出た実績原価という話は、私ども前から要望しているところです。そこら辺はご承知かと思いますが。

【委員長】 存じ上げております。ですから、ある意味では、運賃の今の総括原価とい

うことの問題点というよりも、実態的に、実績原価になっていて、それがダウンワードになっていると、要するにどんどん下がっていく。そういう決め方自体に問題があるんじゃないかということですね。もしそうだとすると、実績の原価というのが歩合に基づくような形だからどんどん下がっていく、背景にあるのはこういうことですね。

【委員】 そうですね。コストの75%が人件費だから。

【委員長】 だから、人件費にしわ寄せがたって、それでコストが下がって行って、運賃をそういう前提で見るのはおかしいじゃないか、こういうご意見ですね。

【委員】 だから、新しい仕組みをつくるべき。

【委員長】 わかりました。もしそうだとすると、例えばそれを検討するとか、あるいは、考え方を工夫するとかという方向性を考えるということですが、ただ、すぐにはできない。難しい。すぐにはできないけれども、ご指摘はそれなりに理解できるのかなと思いますけど、いかがですか。

【旅客課長】 この運賃の考え方、総括原価の考え方のところのやり方だと思います。法令上は、いわゆる原価をといてるところで書いてあるところの考え方だと思います。そこは、いろんな考え方はあるとは思いますが。

【委員長】 もしもそれで、いろんな考え方があるんだらば、そういうご指摘があったということを受けて、書ける範囲で書くということになると思いますけど、それでよろしいですか。

【旅客課長】 運賃のほうは、非常に勉強も必要な部分ですし、難しい議論だと思いますので、考え方の整理というのは要ると思います。ですから、そこを含めた、いわゆる問題提起があったという点は承知をしますし、我々もそういうものを受けとめて、運賃についてはもっと勉強しなくちゃいかんとは思いますが。そこをどのようにこれからまとめるかという点は……。

【委員長】 相談させていただいて、場合によっては委員の方にも照会しながらということ。

一言言わせていただくと、結局その需給調整と運賃問題に収斂してしまうところにタクシー業界の悲しみがあるなという気がしないこともないですけども。運転者の資格制度については、これはおそらく皆さんの中で頭にあるものが違うんですね。確かにさっき政栄さんがおっしゃったように、提起したことについてどう考えるんだということの議論が十分でないということがあると思いますので、問題整理をしていただこうかなと思います。

すけれども。さっき、委員が、検討ぐらいはどうかというご議論もあったけれども、その辺、いかがですか。

【旅客課長】 先生、今ご指摘のとおり、まさにこの点については、大きな点での議論だと思います。ですから、議論が尽くされていないという点については、その点のご指摘は受けとめますが、それをまた議論して書いていくというところまでコンセンサスがなかなか得られない、両方の意見がございますので。ですから、表現としては、私どもとしてはこういう書き方にさせていただいた上で、先ほど政栄さんからありましたけど、提案をしているのに、なぜそれが難しいかと。それに対して、事務局から説明もあってしかるべきだという点は、ご指摘をそのまま受けとめて、私どもからご説明をさせていただきたい。意見はなかなか、相当大きな課題なので。委員長と表現を含めてご相談したいと思います。

【委員長】 私が理解している範囲で、きょうここで議論して、大体の方向を出さなきゃいけないのはこのぐらいかなと思っていますが、そのほかに何かありますか。

【旅客課長】 事務局のほうで、事実関係だけ確認しておいたほうがいい点を申し上げます。佐々木さんからご指摘ありました登録制の観点、各政令指定都市でのお問い合わせがある。実は負担金の関係、これは適正化事業ということでございますから、東京が3万幾らでしたっけ。

【委員】 3万5,000円。

【旅客課長】 3万5,000円。こんなイメージはありませんから、まず東京で登録料は手数料、省令で決めています。東京、大阪でも、1,700円です。ですから、まず数字の相場感は、それが今の東京と大阪でございます。ですから、登録の仕組みをどのようにするかという点、かつ、それを陸運支局直轄でやるケース、あと、そこを民にできるものは民へと委託する場合に、適正かつ公正運用ができるという何らかの仕組みの上で、代行していただく、こういうようなスキームをどのように考えるか。しかも、それがちゃんと適正に運用されているかどうか、委員からもご指摘がありましたように、そういうことをちゃんとチェックがされないと公正運用ができないと思いますので、その制度設計を今後していかなくちゃいけないということでございます。

【委員】 地方のほうは評価能力がないということです。

【旅客課長】 そうでございます。ですから、民にできるものは民へという温かいご提案だと受けとめますが、公正運用ができないといけないので、ここは、代行していただくときに、何らかの委員会で公正運用できるよということがあった上で、代行をお願いすると

か、そういうようなスキームとか、何か考えなくちゃいけない。制度設計の議論だろうと思います。

登録の関係は、事実関係、今の点が誤解があってははいけませんので、申し上げた点であります。私からは以上であります。

**【委員長】** ありがとうございます。時間も迫ってまいりましたけれども、さっき委員さんがおっしゃったように、きょうも1回だけの発言で大変申しわけなかったんですけども、ただ、問題、指摘された点については、具体的に皆さんとお話し合いができたと思っております。大変恐縮なんですけれども、きょうはこれで最終回ということで、大きなところでは皆さんにご同意いただいたと私は思っておりますけれども、さらに、先ほどありましたけれども、表現の問題とか、あるいは、てにをはとか、そういうこともございますので、今ご同意いただいた方向の中で、それぞれについて微修正を行いまして、私と事務局でその内容を詰めたいと思います。大きな点については、場合によっては、委員の方にもう1回ご説明ということもあろうかと思っておりますので、そういう形で、これを私のほうに一任をしていただければと思いますが、いかがでございましょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【委員長】** どうもありがとうございます。

それでは、私と事務局のほうで取りまとめにかからさせていただきます。事務連絡があれば、何かお願いいたします。

**【旅客課長】** 大変ありがとうございます。本小委員会におきましては、今、委員長にまとめていただいたように、今後必要な修正その他はさせていただいた上で、最終的に決めていきたいと思っております。本日をもちまして、最終回ということでございますが、最後に当たりまして、自動車交通局長よりごあいさつを申し上げます。

**【局長】** 最後に一言委員の皆様へ御礼を申し上げます。去年の10月から9カ月にわたりまして、計8回、タスクフォースも含めると、かなりの回数にわたりましてご足労いただき、熱心なご議論をいただきました。おかげさまで、きょうもいろいろ中身の濃い意見のやりとりがありましたけれども、大きな方向についてはコンセンサスがおおむね得られたかと私も認識をしております。今回のテーマは、あくまでタクシー事業でもなければ、労働問題でもなくて、タクシーサービスという社会的なサービスというのをどういうふうこれから考えていくのか、そのために関係者がどういう役割を果たせばいいのかということだと私は思っておりますし、そういう意味では、タクシーサービスの

将来性について、あるいは将来の社会的な期待については、皆様、基本的に悲観的ではない。もっといろいろやることがある、あるいは社会に貢献できることがあるのではないかとということで一致しているのではないかと思うわけであります。私も個人的には全く同感であります。今回、国、行政は、こういう方向で取り組むべきだという骨太な提言もいただいておりますが、早速、作業に取りかかりたいと思います。法律の改正は当然必要になってまいります、法律の改正を含めて、制度の改正の制度設計の作業に早速取りかかりたいと思いますし、運用の改善などで対応できることについては、速やかに方針を確定した上で、順次、対応していきたいと思っておりますから、遅くとも、次の通常国会には、法律の改正レベルで提案をしたいと思っております。それまでに、これまでの議論の延長線上でまた皆さんと十分意見交換をさせていただければと考えております。

それから、そういった作業とは別に、19年度の予算要求の時期が8月には来るわけでありまして、予算要求や必要な要員の要求、税制改正など、必要なものについては、8月末に方針を取りまとめて、財政当局に要求していくという作業をするつもりでございます。

もう一つは、ことしに入りまして、累次にわたりまして、監視監督機能、監視監査機能の強化を図っておりますが、これはいずれにしましても、極めて重要な私どもの役割でありますから、全国の運輸局、運輸支局と、あるいは厚生労働省の関係機関と連携を密にしながら、きちっと利用者、あるいは社会の皆さんが期待している役割を着実に果たしていきたいと思っております。

いずれにしましても、タクシー事業が発展するかどうかというのは、私どもが担うわけではなくて、お集まりの事業者の皆さんや運転者の皆さんがどういう行動をするかということに文字どおりかかっているわけでありますので、私ども、精いっぱい応援をいたしますけれども、全国の関係者の皆さんの代表であるということをもう一度認識をしていただいて、そういう取り組みを進めていただければ幸いです。

いずれにしましても、長期間にわたりまして熱心なご議論をいただきまして、まことにありがとうございました。

**【委員長】** どうもありがとうございました。

それでは、本日を持ちまして、本小委員会は終了ということであります。去年の10月から長い間にわたりまして、皆さんには熱心にご議論いただきまして、また真摯にご意見をいただきまして、ありがとうございました。これにて閉会ということでございます。どうもありがとうございました。

— 了 —