

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会
タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ（第3回）

平成20年3月6日

【阿部企画官】 それでは、時間が参りましたので、ただいまから交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」の第3回会合を開催させていただきます。

議事に先立ちまして、本日のご出席の状況等をご報告させていただきます。本日は、佐藤委員、富澤委員、小塩臨時委員、鎌田臨時委員からご欠席の連絡をいただいております。

それから、関委員と藤井委員、本日はご出席との連絡をいただいておりますが、少々遅れているようでございます。

それから、事務局側ですが、本田局長は、少々遅れて参ることになっておりますのでご了承ください。

お配りした出欠名簿、少し間違っております、富澤委員、ご出席となっておりますが、急遽ご欠席ということになりました。それから、宮下委員、ご欠席となっておりますが、本日ご出席いただいております。誠に申しわけございません。

また、本日は、各地域の関係者の方から4名の方をお招きしまして、タクシー事業の状況などについてお話をお伺いすることになってございます。私のほうから、本日お招きした方の紹介をさせていただきたいと思っております。

まず、社団法人北海道ハイヤー協会会長・昭和交通株式会社代表取締役社長・はまなす交通株式会社代表取締役社長の加藤様でございます。

【加藤参考人】 どうぞよろしく申し上げます。

【阿部企画官】 それから、神奈中ハイヤー株式会社取締役社長・栗崎様でございます。

【栗崎参考人】 栗崎でございます。よろしく申し上げます。

【阿部企画官】 河北新報社報道部副部長兼論説委員会委員・鈴木様でございます。

【鈴木参考人】 鈴木です。よろしく申し上げます。

【阿部企画官】 山陽新聞社論説委員・岸様でございます

【岸参考人】 岸です、よろしく申し上げます。

【阿部企画官】 次に、お手元の資料をご確認させていただきます。お配りした資料の束を解いていただきますと、議事次第・配付資料一覧から、委員等名簿、それから資料2で座席表、資料3として、北海道のハイヤー・タクシー現況、資料4として、タクシーの運賃値上げをめぐる諸問題について、資料5として、仙台タクシーの現状、資料6として、岡山県のタクシー運賃引き上げ申請取り下げの概要、それから、資料7として、4月以降の当面の日程という1枚紙を用意させていただいております。

それから、委員等の皆様におかれましては、前回と同様、青ファイルに、これまでにご

提供した基本データに係る資料をご用意させていただきました。

よろしくご確認願います。よろしいでしょうか。

それから、議事に入ります前に、事務局より再度ご紹介させていただきたい事項がございます。このワーキンググループは、このとおり公開で行っております。資料や議事録なども、ホームページなどを通じて逐次公開しているところでございます。

また、第1回ワーキンググループの際、本田局長より紹介させていただいておりますが、このワーキンググループの審議と並行して、国土交通省として、タクシー事業のあり方について、広く国民の皆様からご意見を募集することとしており、現在、国土交通省のホームページなどを通じて意見募集を行っております。

こうした取り組みにつきまして、本日この場にお集まりの皆様方には、ぜひとも広く一般の方々なりにお声かけをいただければありがたいと思っておりますので、ご紹介させていただきました。

それでは、以後の進行を山内委員長にお願いいたします。撮影はここまでとさせていただきますので、ご協力願います。

それでは、よろしく願います。

【山内委員長】 承知しました。きょうはお忙しいところお集まりをいただきまして、ありがとうございます。また、地方からこのワーキンググループのためにヒアリングで参加していただいた皆様に、御礼を申し上げます。

それでは、早速ですけれども、議事次第に従って議事を進めたいと思っておりますけれども、きょうは、前回に引き続いてヒアリングということなんですけれども、各地域のタクシー事業の実情といったことを、事業者の方と、それからそれを報道する方、解説する論説委員の方をお願いしたいと思っております。

先ほども事務局からご説明いただきましたので省略しますけれども、各地域の事業の状況などについて、それぞれのお立場から順にご説明いただきまして、4人の方へ、質疑を含めましてその後に皆さんでご議論いただくということにしたいと思っております。

それではよろしく願います。大変恐縮なんですけれども、時間が限られておりまして、お一方10分から15分程度でご説明いただきたいと思っております。

それでは、早速ですが、まずは北海道ハイヤー協会会長の加藤さん、どうぞよろしく願います。

加藤会長におかれましては、協会の会長のほかに、みずからタクシー事業を経営されていらっしゃるということで、事業者としての立場ということもあわせてお話をいただければと思います。どうぞよろしく願います。

【加藤参考人】 座ったままでよろしいですか。

【山内委員長】 どうぞ、どうぞ、座ったままで願います。

【加藤参考人】 北海道ハイヤー協会の加藤でございます。どうぞよろしく願います。きょうは、ワーキンググループにお呼びいただいて、また、意見を述べさせてい

ただく機会をいただいたことを大変うれしく思っています。ここに参考人と書いてあると、何となく国会で呼ばれているかなという感じがしたんですが、緊張しながらやらさせていただきますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

お手元に資料をつけさせていただきますが、簡単にこの資料にのっとして、北海道のタクシーの全体像と、あと、札幌と旭川と釧路の3地区について少し詳しく話をさせていただきますたいと思ひます。資料の数字、多少1年前のものもございませうけれども、それはまだ統計がとれていないということで、よろしくご理解をいただきますたいと思ひます。

まず、北海道全体のタクシーの車両数でありますけれども、1ページ目でございますが、法人合計で約380社ありますけれども、10両以上の会社が41%、30両までが26%、50両までが14%と、50両までで約80%を超えております。特に、札幌交通圏以外では、90%以上が50両以下の中小・零細企業となっております。車種別では、95%以上が小型車となっております。

資本金別、従業員規模別につきましては、資料をごらんいただきますたいと思ひます。

3ページ目に、労働集約型産業ということで原価構成がございませうが、最近のものはついておりませうけれども、最近の構成は、燃料費が大幅に高騰しているということでございませうので、現在、売り上げも多少伸び悩んでいる関係で、多分、燃料油脂費に関しては10%を超えるのではないかなというふうには推察がございませう。

次に、4ページ目でございますけれども、北海道全体の営業収入の推移ですけれども、平成3年をピーク、1,627億円から、平成18年度には1,004億円と、15年間で約620億円の減少をしております。パーセンテージに直しますと約40%近い減収となっております。輸送人員についても、2億4,000万人から1億3,000万人と、何と1億人以上の減少となっております。北海道で見ますと、自家用自動車の普及・増加が最大の原因となっておりますけれども、大幅な景気の減退、そして地方の人口減というのも大きな一因となっているように思ひます。札幌市においても、地下鉄、バス、路面電車等については、すべての交通機関の輸送人員もかなりの落ち込みになってきております。

当然、この大幅な営業収入の減少が、タクシー乗務員の賃金の減少につながっております。若い働き盛りの乗務員の入社はほとんどございませう。タクシーを魅力ある産業にするためには、乗務員にある程度の年間所得を確保できること、労働時間の短縮と、将来に対する希望を持って仕事をしてもらふことが必要だと思ひます。そのためには、何をどうすればいいのか、国民にタクシー産業が信頼され、理解してもらふためにはどうあるべきか、単純な議論では解決されませうけれども、希望の持てる業界になりたく強く思ひますので、この委員会等でぜひご議論いただきますたいと思ひます。

それでは、まず、札幌交通圏の実態からお話をさせていただきます。すいませう、7ページに飛びませうけれども、札幌市は、北海道の中で唯一の政令指定都市でございます。人口も、現在約190万人を超えると、近隣の3市、江別、北広、石狩市をあわせた交通圏で考えますと、220万人にも上っております。北海道で唯一人口が増えているエリアで

あります。ただ、平成14年の規制緩和以降、法人、個人をあわせて1,100台以上の車両が増加しております。平成18年に特別監視地域に指定されましたし、19年からは特定特別監視地域に指定されております。その間、1年間で380社が行政監査処分をされております。経済的規制緩和と同時に、社会的規制緩和といわれてきておりますが、まだまだ監査体制が整っていないように思っております。処分も、車両停止だけで、監査で悪質な問題があっても、当該会社がすぐに増車ができる仕組みになっております。この辺についても、ぜひ議論をいただきたいところだと思っております。

営業収入の推移ですけれども、平成10年度に656億円でしたが、平成18年度には558億円になっております。この8年間に約100億円の減収となっております。

乗務員の賃金も、日車營收3万2,243円ですので、月例賃金の歩合率を48%とすると、月例賃金が18万5,720円となっておりますが、実は、これ、資料は少し飛ぶんですけれども、13ページをごらんいただきたいと思っております。月例賃金の歩合率を48%とすると18万5,000円でありますけれども、年間分配率を、例えば札幌の場合60%と設定しますと、年間所得は278万5,000円程度となります。単純には比較はできませんけれども、札幌の生活保護世帯、標準4人世帯で271万円ですから、ほとんど年額では同額となっております。札幌交通圏は車両の稼働率が95%以上と、車両が増えたとすぐに稼働し始める傾向にあります。全国の政令指定都市と比較しますと、乗務員が集めやすい環境でございます。

次に、運賃ですけれども、北海道には現在9つの運賃ブロックがございます。昨年から申請認可をいただいたのは、札幌交通圏の1ブロックだけでございます。12月7日に9.2%の運賃改定認可をいただきました。法人が、12月1日から運賃改定の17日までの16日間で、大体15%ぐらいの減収をしています。ですから、乗り控えというよりも、イメージ的には公共投資の激減による景気の減退や、原油高によるガソリン、灯油の大幅な値上げ等、市民がその生活防衛に走っているような傾向が見られております。そういった意味では、運賃が上がってからの乗り控えのほうが意外と少なかったのかなと思えますし、1月、2月については、昨年の実績から約2%程度落ちていることで、一応減収でとまっております。

札幌では、ハイヤー協会の正副会長会社が、また理解ある会社については減車をしながら、今回の増車をお願いしたわけでありまして、これについても、業界全体で増車を目指しているわけではなくて、山内委員長が専門紙の中で、「タクシーの質を向上させると同時に、タクシーの台数をいかに増やさない方法をとるか、このようなことを考えるのが今回の交政審の論点です」ということを書かれておられましたけれども、私たちもまさに同じ考えでございます。本日お越しの先生の中には、「このように需要と供給のバランスが崩れた中で、どうして増車するの」というようなことを述べられている方が多いと聞いておりますけれども、やはり北海道では、規模の小さな事業者は、体質強化のために

増車をしたり、規模の大きな会社は、さらなるスケールメリットを求めるために増車に走ることには一応なっていますが、これについては、なかなか非難することができません。それは、規制緩和以降の、この法律で定められているということだからであります。社会的規制の十分に働かない規制緩和の法律は変えていかなければならないと強く考えております。やはり、非難されるべきはこの法律なんだろうと思います。

北海道環境サミットが7月の中旬に開催されますけれども、朝から深夜までエンジンのかかったたくさんの空車タクシーを見て、諸外国の皆さんは何を思われるのでしょうかと思っています。これからの世界の共通のキーワードは、まさにエコロジーだと思っています。地球温暖化に歯どめをかけなければなりません。この視点も含めて、委員会の中でも議論をいただきたいと思っています。

次に、旭川のタクシーの動向について話をさせていただきますが、これは9ページ目になります。旭川の人口は、この10年間で6,000人以上減少しています。タクシー台数はほとんど増加しておりません。規制緩和以降、増車、新規許可はありましたけれども、大手の減車もあり、現在はタクシー台数の変化はございません。タクシー事業者の75%は30両以下の車両で営業しております。旭川地区は、特別監視地域の指定を平成14年から受けており、平成19年は特定特別監視地域に指定させていただいております。規制緩和以降6年間の行政処分事業者は4件であります。輸送実績は、平成10年から18年までの8年間で、85億円から57億円と28億円の減少となっております。約33%の減収であります。台当たり収入は1万9,000円であります。この後も、先ほどの札幌と同じように13ページを見ていただきたいと思いますが、月間勤務数を12勤務とすると、月間營收が23万9,000円。歩合率を仮に48%とすると、月間給与は11万5,000円で、時間給に直すと599円であります。北海道の最低賃金が654円でございますから、単純計算ですけれども、最低賃金よりも55円低い計算になります。年間の分配率を仮に55%としても、年間総賃金は158万2,000円となります。ちなみに、旭川の標準4人世帯の生活保護世帯の年収は250万円となっておりますから、100万円近いぐらい生活保護世帯よりも低いという状況であります。

この状況ですから、若年労働者はほとんどおらず、年金をもらいながらとか、子育てが終わり第2の人生とかで乗務員の高齢化が進み、このままでは、ほんとうに安全が担保できないというような状況になっております。これは、規制緩和がどう影響したとか、法律が悪いとか、総括原価主義を見直せということではないと思っています。このような地域においては、例えば、国が車両数の大幅な減車命令でも出さない限り解決しない問題なのかと、自分では認識しております。継続して営業収入の悪い地域ですから、大幅な減収が続かなければ、今の国交省で定める特別監視地域や、緊急調整措置の指定要件からもそのうちに外れていってしまうと思っています。東京を初めとした政令指定都市と同じ法律でくくるのは、やはり難しいと強く思っております。ぜひとも、地方の悲惨な実態もご理解いただきたいと思っています。

次に、釧路を中心とした釧根地区の話をさせていただきますが、11ページをごらんいただきたいと思います。この辺は、市町村合併で正確な数字はいえませんが、一応このエリアとしては、平成10年に37万人の人口が、平成19年には34万5,000人と、2万5,000人の人口減となっております。車両数は746台と、規制緩和時より104台減車されております。車両規模は、20両以下の会社が約70%となっており、旭川同様に中小・零細企業ばかりであります。特別監視地域指定が3回でございます。行政監査処分事業者は3件です。営業収入は、平成10年が53億円でしたけれども、18年は38億円となり、8年間で15億円の減収となっております。30%近い落ち込みでございます。旭川と同じように賃金を出してみますと、日車営収が2万724円、12勤務で月間営業収入が24万8,000円。歩合率を48%とすると、月例賃金は11万9,000円。時間給に直すと622円です。北海道の最低賃金は1時間654円でございますから、この地域も、単純計算すると最賃よりも32円下回っているという状況でございます。年間賃金でも、55%の分配率として164万円となります。釧路の生活保護標準世帯259万円と比較しても、かなり低い状況となっております。

ただ、釧根地区のこの中で、釧路市内の8社が下限運賃に張りついております。釧路市内のように狭い町では、1社が下限で営業いたしますと、無線仕事が多いためそれに合わせざるを得ない実態にあります。全国的に同じようなケースが多いと思いますけれども、最大の被害者はやはりハンドルを握る従業員だと思っております。このような場合についても、国の超法規的な判断が必要だと思っております。同一地域同一運賃は、過疎地や、それに準じたエリアにはほんとうに必要だと思っております。北海道は、札幌交通圏とその他の市町村では全く状況が違っています。また専門紙を引用させていただきますけれども、山内委員長は、「私は30年タクシーの経験をやっていますが、今でもわかりづらく、答の見つかりにくい産業だと思っております」と言われております。私も同感でございます。物流産業などとは全く比較ができないと思っております。単純にそういうふうに見えても、ほんとうに複雑な業界だと思っております。ぜひ、各先生には、東京のタクシーイコールタクシー業界みたいな目で見ないでいただきたいと思っております。ローカルには、多種多様な困難なタクシーの実態がございます。各地の苦悩の声を聞いていただき、拙速な結論は避けていただきたく、強く思っております。

平成14年からスタートした規制緩和でありますけれども、地域によっては問題点がたくさんございます。東京の実態、政令指定都市の実態、地方都市の実態、過疎地の実態、それぞれ温度差がかなり違うと思っております。そういう地域の実態の違いをぜひご理解いただいて、この委員会の中でさまざまな議論をいただければ幸いですと思っております。ありがとうございました。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。それでは、続きまして、神奈中ハイヤーの取締役社長でいらっしゃいます栗崎さんをお願いしたいと思います。栗崎社長はもちろん経営者でいらっしゃるのですが、経営者の立場からお話をいただくわけですが、私も

個人的に存じ上げていて、かなり業界のことを全体的に見る目をお持ちなので、その辺も含めてお話をいただければと思います。よろしく願いいたします。

【栗崎参考人】 神奈中ハイヤーの栗崎でございます。手前ども、乗合バス2,000台をこの親会社が持っていて、そこに昭和43年に入社しましたので、はや40年が過ぎております。観光バスが100台、タクシーが、ネットワークで兄弟会社を入れまして1,300台。私が入社したときは、タクシーが時間制賃金ということで、採算が不採算になりまして、昭和47年に分社したと。平成3年1月に神奈中ハイヤーへ転出ということで現在に至っております。

それでは、お手元の資料、1、2、3と大まかに分かれておりますが、1番目の資料が、「タクシーの運賃値上げをめぐる諸問題について」ということで、昨年12月6日に記者発表させていただきました原文でございますので、それをご説明いたしまして、その後手前どもで減車しておりますので、その結果、大きくは賃金が3万6,155円、自力で好転させましたので、それがご参考になるかと思えます。新聞記者の皆様方には、逆算しますと賃金がばれてしまいますので、ちょっとその辺の報道は差し控えさせていただきます。その後、全国の約2割が稼働しない車両があるという国土交通省の統計資料を、私が集計した資料でございます。

それでは、お手元の資料をめくっていただきますと、12月6日の資料でございます。

おかげさまで、タクシー事業者にとって懸案であった運賃値上げが認可の運びとなり、一部地域で実施となった。私ども事業者にしてみれば、経営危機の中、大変ありがたい話であるが、一方で物価安定政策会議での議論や、マスコミの論説の中に多くの厳しい意見が出されたことも事実である。これはおおむね値上げに対し、そのプロセスも含めて批判的・懐疑的な指摘であったが、ほぼ次の3つに整理できる。

今般の運賃値上げ申請は主として「運転手の労働条件の改善」を理由としていることにに対し、1つ目は、タクシー事業者は十分な経営努力をしてきたのか、増車をして運転手の賃金低下を招いたツケを利用者に転嫁するのかという疑問であり、経営努力という問題は、現行の運賃改定方式、すなわち総括原価方式に対する疑問をもクローズアップさせている。この点については後述する。

2つ目は、運賃改定による増収が、ほんとうに労働条件の改善に回るのかという労働分配率に対する疑問。

3つ目は、運賃改定があってもまた増車が行われ、日車営収が落ちて、結局賃金は上がらないのではないかというスパイラルの疑問である。

本稿は、一事業者としてこれらの指摘を真摯に受けとめ検証することによって、事業者のあるべき姿を追求し、あわせて運賃改定方式の再検討を試みようとするものである。なお、私は他の事業者の経営実態をよく知るものではないので、あくまでも自社の事例を中心とした検証であることを、あらかじめお断りしておきたい。

まず、タクシー事業者は十分な経営努力をしてきたのかという疑問について考えてみた

い。

当社の例を挙げさせていただくと、当社では平成5年に顧客管理システム（顧客データベース＋AVM）を導入し、迅速配車を志向し始め、平成8年にGPSとカーナビゲーションを連動させた改良版を開発、スタートさせ、その後さまざま改良・新規サービスを加えながら今日に至っている。その総投資額は約13億円強になる。

その成果は、このシステムによる配車数として、初年度約66万回であったものが、平成18年度には約182万回へと増加させることができた。もちろん、このIT化が自動的に顧客増をもたらしたわけではなく、長年の教育で培ってきた運転手の良質な接遇の徹底と、営業の強化とを伴ったものである。途中、増車や子会社の増加などの要因もあるものの、売り上げも当社単体で約40億円から52億円へと増加している。平成5年以降といえば、いわゆるバブル経済崩壊後の景気低迷期に相当する期間でもあり、その間に新規顧客開拓の実績を残せたのは、それなりに経営努力をした結果だと考える。

他社についてはどうか。当社の配車システムの例に倣って調べてみると、全国の数であるが、AVMシステム導入状況という資料によれば、移動局数は平成5年度の8万4,000局から、平成18年度は13万5,000局（全国28万局の約50%）へと増加している。同システムはさまざま形態があり、それぞれの事業者が市場等を判断して導入しているが、そのうちGPS機能つきに至っては、平成5年度の1,477局から、平成18年度は11万85局（75倍）へと増加している。いずれにせよ、今まで見えなかった車両の位置と、売れ筋の地域を把握することが可能となるAVMとGPSの導入の増加は、新規市場の拡大につながった。これは経営努力のあらわれであり、その間運賃値上げもせずに、自力でそのコストを賄った。

次に、増収分がほんとうに運転手の労働条件の改善に回るのかという疑問である。これについては、事業者が信用されていないに等しく、恥ずかしい限りだが、それぞれの事業者なりに増収分の使途は異なるので、一律に論ずることは難しい。当社も従来100%を賃金に還元したかといえばそうではない。それは先に述べたように、顧客開拓・効率化経営のための投資に回した分がかなりあるからである。それはそれで結果的に運転手の売り上げ増に返ってくるということで、毎春闘では労使十分に議論を尽くし、双方納得の上で労働配分を決めてきたのであり、他社も同様であろう。

しかしながら、今般の批判に対しては、値上げ申請の理由に掲げた事項に優先順位をつけて、確実に実行していくのが義務である。今回は運転手の労働条件の改善が最優先事項であり、認可条件にも付されているので、それが実行されなければ、業界全体の信用問題になる。遵守すべきである。

次は、増車による賃金低下のスパイラルについての問題である。この問題はかなり根強いのではないだろうか。最初の疑問である経営努力の点にしても、根底には、事業者の増車による供給過剰が賃金低下をもたらしたと信じられているからである。そして、しばしば語られているのが、利益が下がれば、事業者は利益を確保するために増車をすればよく、

そのリスクを運転手に転嫁しているというものである。

この理論は正しいのであろうか。まずは増車の動機である。ここでも当社の例を挙げる。

当社は、規制緩和と同時に日本一の増車を実施し注目された。14年2月2日の日経の一面に囲み記事で掲載されました。動機はシェアの獲得である。前述のように、独特の迅速配車システムと待遇により顧客の支持を得られると考えていた当社は、より早い配車を可能とするために大量増車をした。そして運転手の確保もそこそこあり、一時は過去最多の配車本数を記録したこともあったのだが、一方で大きな問題に直面した。

翌1年間を通じて、1日1車当たりの収入が大きく減少したのである。これは、当社の市場構造に大きく関係している。というのは、非流し地域であって、無線による営業に依存している割合が高く、それが固定客化していたので、会社内部で顧客の取り合いを演じてしまったのである。また、他社も増車し、運転手の奪い合いとなった。そこで当社がとった手段は減車であった。すなわち、効率の低下を供給の減少という形で解決しようと考えたのである。翌年から実施し、現在まで運転手の数に合わせた車両数に減車を続けており、今ではかつての大量増車の面影はない。

参考までに、神奈川県のうち、非流し地域である相模・小田原地区の増減車の推移を見てみると、相模地区では（これは交通圏です）規制緩和以降、今年9月までの増車のうち半数以上は初年度に実行された。さすがに翌年度は1車当たり収入の減少が見られたが、これを受けてか、その翌年度から減車が目立つようになり（ただしこの数値のうち、かなりの部分は当社の分が占めている）、1車当たり収入の増加傾向にある。小田原地区では、初年度に全増車の3分の1の増車があり、翌年度は1車当たりの収入が減少したが、減車も積極的に進められて、増車数を上回るようになり、1車当たり収入の増加が確認できる。なお、鎌倉地区などは、もともと他地域よりも1車当たり収入がよかったにもかかわらず（これは神奈川県で1番です）増車があまり実行されず（収益の増大を目指して供給を増やそうともせず）減車も一部見られる。

このように増車の要因は、地域・事業者によってまちまちであり、効率の悪さを増車をもって補うのが当然のような法則は存在しないのであり、むしろ減車志向（供給是正）が認められることもあるのである。

以上のように、運賃値上げをめぐる3つの指摘について検証してみた。事業者から見れば、必ずしもそれが正鵠を射た批判とも思われないが、消費者の、あるいは第三者の目から見れば、そのように受けとめられているのは確かであるのだから、私ども事業者はこれらを真摯に受けとめたい。

経営努力についていえば、私は一部マスコミの論説に見られる、IT化の推進こそがそれであるような考えにはくみしない。「サービス産業イノベーションと生産性に関する研究会」の報告（平成19年4月20日経済財政諮問会議）に次のような提言がなされている。

「通常、生産性の議論になると、分母に着目する『効率性向上』に目を向けがちだが、

分子に着目する『付加価値向上・新規ビジネス創出』や、顧客満足度や、ホスピタリティなど『サービス品質向上』も重要。企業の独自性や創造性が付加価値向上に結びつくための環境整備が必要」である。イノベート・アメリカを引用してございました。

私は、この提言こそサービス業の本質を突いていると思う。確かに当社は迅速配車システムというIT化によって効率を高め、それが会社の発展の要因となったことは事実である。業界関係の方々それぞれに評価をいただいている。しかし、これはバックヤードの部分であって、現実には消費者に受け取っていただいているのは「輸送」というサービスである。この輸送にどのような付加価値をつけるかが顧客の拡大（生産性の向上）につながるのである。当社は、付加価値を「快適さ」に求め、不断の努力を続けてきた。当社の経営努力のほとんどはそれであるといってもよいと思う。このようにタクシー事業の経営努力とは一面的なものではない。それぞれ各事業者はあらゆる知恵を絞って、さまざま方法で実行しなければならないと考える。毎日60名様様の覆面モニターにチェックしていただいております。

労働条件の改善については、上述のとおり増車スパイラルの問題は難しい。増車の思惑は千差万別であり、すべてが悪影響を及ぼすわけでもないので、一律に自粛というものはいかなるものか。規制緩和後の業界としての経験を、各事業者がどのように認識するかにかかっている。

私としては、増車の経験者として述べさせていただくならば、十分に市場と自社の内容を見極めて行動してくださいということである。もっとも、つい最近増車を制限する等の施策が発表され、これはかなりの増車抑止力と減車促進力になり得ると考えております。

ところで、運賃改定に当たっては、その査定方式として「総括原価方式」がとられている。これは、人件費や燃料費などの適正原価に、適正利潤を積み上げて運賃の上限を査定する仕組みであって、タクシー事業のような公共料金関連事業に一般的に採用されている方式である。ところが、今般はこの査定方式に批判が向けられた。いわく「利益が自動的に確保できる仕組み」、「経営努力（効率化）などをしなくても退出することがない護送船団方式」であると。つまり、経営努力に対するインセンティブが働かない方式だといっているのである。

総括原価方式による運賃改定の要否は、その運賃ブロックの中で標準能率事業者が赤字になるかどうかによって判定される。この標準能率事業者というのは、規模が極めて小さいとか、設立したばかりとか、原価が普通と思われない事業者（ご案内と申しますけれども原価標準基準）、著しく古い車両を使用しているとか事故が多い事業者（サービス標準基準）、およそ従業員1人当たりの生産性が低い事業者（効率性基準）等を除いた事業者のことで、文字どおり標準的、すなわちまじめに経営している事業者のことである。

これらの事業者が赤字になるか否かを基準にして査定するのであるから、私は実に合理的な方式であると考えます。なぜなら、平均原価を下回る効率的な経営をしている事業者は、平均原価と実績額の差の分を、実績額に上乗せした運賃水準にできて優遇されるため、さ

らなる経営効率化への動機づけを与えられることになり、一方、非効率な経営をしている事業者は原価を低く抑えなければならないので、効率化が促されることになるからである。

先に、運賃値上げをめぐる諸批判について検証したように、タクシー事業者は何もしていないのではない。上述以外にも、ドライブレコーダーの設置による安全確保・事故費の削減、ETCの装着による利用者の料金負担の軽減・輸送の迅速化、車齢の延長やリースによる年間経費の節減など懸命の努力をしている。そして、目には見えにくい乗り場の増設（これはきょう新橋にもものすごいのができたようです）や、接客などのサービスの向上や、顧客訪問などの営業活動を行っている。事実、バブル経済崩壊により減少した輸送人員も、神奈川県では年々増加傾向にあり、それらは景気の回復効果もあるだろうが、事業者・運転手の努力も否定できないと考える。

さて、このように述べたところで、次のような反論が想定されるであろう。それは、「事業者が経営努力をしているといっても、おまへのところの事例が中心で、一般的な話とは認めがたい」ということである。なるほど、私は全国の他社の例を知っているわけではない。しかしながら、逆に言えば、努力をしていない事業者がどれほど存在するのか。どのような点で努力が足りないのかが具体的に語られていないのも事実である。一部のそのような事業者が温存されることをもって、総括原価方式の是非を判断するのはいかがなものかと。

タクシー事業は、その性質上免許事業となっているものであり、公共料金政策になじむものである。時代、社会の要請として規制が緩和されつつあるが、いまだ市場原理は十分に機能していない（市場の失敗の存在、これは最新の『ザ・タクシー』に掲載してごきます）。何しろ、タクシー事業そのものが、今まで市場競争を経験したことがなく、運賃も市場で相場が形成されたことがないのである。私も、総括原価方式に指摘されるような問題点があり、必ずしもそのままでよいとは思っていないが、さりとて、これにかわる妙案が直ちに思い浮かぶものでもない。いろいろオリジナルで考えてみましたが、思いつきませんでした。

昔のように、2～3年ローテーションで運賃値上げが行われた時代ならともかく、一般の値上げをめぐる他者の厳しい批判が、総括原価方式への批判の根底にあることを考えれば、競争原理が一部導入された現在、事業者とて今後もかつてのような値上げが認められるとは思っていないし、多くのまじめな事業者は長期景気低迷の中を懸命に乗り切ってきた経験もあるので、より一層の経営努力に励むはずである。

よって、私としては、現時点ではこのようにまじめな事業者にメリットのある現行運賃査定方式を支持したい。また、問題のある事業者の退場については、市場の構造の問題としてとらえ、別の制度論の中で論ずるべきであると考えます。私にも腹案がございます。

ところで、念願の運賃値上げが認められたにもかかわらず、ここに来てタクシー事業者は新たに深刻な事態にさらされている。値上げ申請時にも理由の一つになっていたのだが、その後の予想もつかなかった燃料高騰である。かつて当社でも売上高に対して6.6%が、

直近で9.8%と、3.数ポイント上がっております。

従来、タクシー事業における燃料費比率はそれほど高いものではなく、経営努力の中で吸収すべきものとされ、私もそう主張してきた。しかし、もはや努力の限界を超えており、さらに上昇しそうな勢いである。当社の運賃値上げにつきましても、燃料高騰は理由の一つと入れておりませんでした。

燃料価格は、原油価格や為替レートの変動により、タクシー事業者の努力とは無関係に変動する。その変動によるコストの増減分を、どのような形で運賃に反映させるか、私はこの部分を、別建て運賃とする制度、すなわち燃料特別付加運賃制度（燃料サーチャージ制度）の導入も一つの方法であると考えます。飛行機とか、このたびトラックのほうでガンガンやりだしましたね。

この制度は、現行の燃料価格が基準とする燃料価格より一定額以上上昇した場合に、上昇幅に応じて別建て運賃を設定または増額改定して適用し、その一方の設定時点より下落した場合には、その下落幅に応じて減額改定し、また燃料価格が鎮静化した場合は、これを廃止するものである。現在、航空業界で実施されており、トラック業界でも検討されているようである。

これならば、変動する燃料費を外部化することとなり、他の原価に対する効率化度合いが鮮明になる。また、燃料高騰の場合のみのむだな運賃値上げ申請が行われなくて済む。燃料が値下がりした際に、必要以上の利潤を得ているとの批判も起きない。利用者に理解されやすく、現行の総括原価方式に対する批判を解消する一策ともなると思料する。

いずれにせよ、運賃値上げは消費者に理解されて初めて成り立つものである。値上げに対する批判も、運賃査定方式に対する批判も、事業者に対する信頼のなさが大きな要因となっている以上、私ども事業者は、消費者の目に見える形での経営努力が必要である。これは公表であるとか広報という意味ではない。より良質なサービスを消費者が現実に手にしたとき、初めて実感していただけるものである。消費者は、運賃ではなくて、間違いなくサービスを買っていると思います。質問がございましたら、後ほどお答えいたします。

運賃改定となった今こそ一丸となって、労働条件の改善を通じて良質な労働力を確保・育成し、待遇の向上、交通事故防止に努めるとともに、さらなる経営の効率化、利用者利便の向上、安全確保のための投資を積極的に推進しなければならない。また、業界が自主的に適正な供給状況をつくり出すことも、これらの取り組みとあわせて、今般の運賃水準を長く維持するために不可欠である。消費者にご理解いただくためには実行あるのみである。間違いなく自主的にやるべきです。

また、昨日、まだまだ私勉強が足りませんので、自分なりに検証しましたので、この資料にはございませんが、戦後の陸上交通機関の運賃の考察をしてみました。

JRが、昭和26年10円が現在130円。途中で円が、1円が100円に転化されていますので13倍ございます。都バスが、ちょっとおくれましたが昭和30年15円から、現在が210円でございます、14倍。タクシーが昭和27年、JRから1年おくれてお

りますが、80円から710円へと8.9倍です。

タクシー事業者は、行政指導のもと、メーカーと一体となって、ガソリン車からディーゼル車へと、ディーゼル車からLPG車両へと開発を繰り返し——これはカイダさんという現在の社長のお父様ですけれども——LPを猛烈な勢いで勉強をして、行政指導のもとに開発したと伺っております。ディーゼルではものすごくうるさかったですね、私もディーゼルを経験しておりますが。開発を繰り返し、道路の整備とも相まって、道路整備が非常に、ガタガタ道も私も体験しておりますが、エンドユーザーでもありましたし、経営でもありましたけれども、従業員でもありました。乗り心地の改善、燃費の削減等の利用者利便の向上、運賃の低廉化を図ってまいりました。これも、また、長期的な経営努力のあらわれであります。燃費は何と5割から6割削減できているんです。それで、今また上がってしまったという結果でございます。

それでは、次のページでございますが、これは当社独自の平成……。

【山内委員長】 栗崎さん、みんな15分ぐらいというお願いをしておりますので、ちょっと時間……。

【栗崎参考人】 あっ、そうですか。じゃあ、あと一、二分で終わります。

【山内委員長】 お願いいたします。

【栗崎参考人】 効率化減車の実績でございます。42台、9.4%減車しまして、売り上げが8.9%増加して、賃金が11.4%、台当たりが5.7%配車が増えております。次が全国で79.6%しか稼働していなくて、20%が未稼働と、これを減車すれば間違いなく当社と同じように売り上げが上がって賃金が上がるという検証でございました。

以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。途中で切りまして、失礼いたしました。

それでは、続きまして、河北新報報道部副部長兼論説委員会委員でいらっしゃる鈴木様をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【鈴木参考人】 では、仙台のタクシーの現状ということでお話しさせていただきたいと思っております。

資料5のほうに、2枚紙で仙台の今の状況ということで、箇条書きで数字などを書いております。3枚目以降は、うちの新聞の夕刊で4月に掲載した記事ですけれども、従業員の実態ですとか、あと、後半部分では、今後のタクシーの方向性みたいなことで、少し高齢化とかNPOとの連携みたいな格好で、ほかの業者と差別化を図ろうとしているような事例を掲載したものです。

早速ですけれども、仙台のタクシーの現状ということで、まず、2002年の道路運送法の改正で、地域ごとの一定の台数制限を設ける需給調整規制が撤廃されて、仙台市では全国最高水準で台数が増えたということで、その悪影響がいろいろなところで顕在化いたしました。それで、今年1月に運輸審議会の答申を受けて、8月31日までの期間、緊急調整地域に指定されたというような状況です。それで、指定前の状況と、指定後の変化と

ということですが、まず、今の仙台の実態ということですが、箇条書きで5点ほど書きました。

平成18年度ベースで、5年前との比較ですが、需要は営業収入ベースで4.5%減と、実車距離ベースでも3.8%減と。こうしたパイが縮小しているにもかかわらず、タクシーの車両数というのは、2,017台から2,927台ということで900台、およそ45.1%の増加を見たということになっています。総走行距離に対する総実車距離の割合となる実車率も、37から33へ低下していると。タクシーの事業者数は、39社から64社に増えたと。平均賃金ですが、年間239万円で、これは4年前との比較で14.8%ダウンしたということです。高齢化もかなり顕著で、平均年齢は56.0歳となっているというような状況です。

次の、②の指定要件との比較ということですが、ここは数字のとおりほぼ——ほぼといいますか、仙台の場合ですと、実車キロですとか、あと事故件数などに関しても、全国の平均より上回っているというような実態を列記してあります。

こうした、先ほどパイが縮小しているにもかかわらずタクシー台数が非常に増えたということで、1社当たりの営業収入という基準だけでは、収入減の深刻さというのはちょっと語れないような実態が起きていると。それで、乗務員の賃下げというのも非常に問題にしなければならないような水準まで来ているというふうに見ております。平成17年度の値と、運送法改正前の平成13年の値を比較しますと、日車当たりの営業収入が14%減に対して、賃金は14.8%ダウンしていると。それで、競争の激化に伴う収入の目減り分というのが、ほとんど乗務員の賃金カットという格好でし寄せが行っているような実態だと見ております。改正前にあった固定給をほとんどの社が廃止して、水揚げ額に応じた完全歩合制に移行した影響も、こういう賃金の削減という方向に働いていると。歩合制なら、1台当たりの水揚げが落ちても、会社は給与減で帳尻を合わせられるというような格好なのではないかと。さらに、1人1車制というようなこともかなり浸透しまして、水揚げ額に比例して乗務員の分配率を高める累進歩合制の導入も進みまして、企業間競争というものが、乗務員の水揚げ競争というところに転嫁されているのではないかと考えています。

取材した記者などの話ですと、月給の手取りが10万円程度というのも非常に多くいると。ちなみに、他産業との賃金格差ということで見ると、仙台の場合は4年間で1.8倍から2.1倍に広がっているというようなことです。

一部の格安タクシーも参入しましたが、追従して値下げ合戦を始めれば企業の体力を損ねる悪循環に陥るとのメカニズムも働いて、価格競争には至らないと。結局は、この賃金デフレというようなことで現状をしのいでいるというような状況になっております。

需給バランスが崩れまして、安全面でも問題が起きております。仙台市の繁華街などでは、二重、三重に駐車して客を待つようなタクシーも非常に増えていまして、安全上も非

常に問題にしなければならないような実態だと見ていました。昨年3月に宮城県のタクシー協会仙台地区総支部などが、行政ともちょっと連携いたしまして臨時乗り場を設営して、近くのタクシーの待機場から順次タクシーを誘導させる「ショットガン方式」というような社会実験を試みました。これで違法駐車というのは一掃できて、一応成果はあったという結論づけをしていますけれども、費用が1日当たり60万円かかったというようなことで、恒久対策として導入するにはまだ至っていないような状況です。

1月9日から8月31日までの緊急調整地域指定ですけれども、動きとしては一応増車がとまりまして、減車に関しては、4社が22台減ったというようなのが実績ですけれども、これはあくまでも各社、余剰感のあった車両を減らした話というような見方ももっばらで、本格的な減車の動きにはまだなっていないと見ております。この4月に、先ほど言った「ショットガン方式」というのをもう一度実施する方向で今検討しているというようなことですが、これも定着するかどうかはまだちょっと不透明な状況かなと思っております。

道路運送法の改正は、競争によって業界のサービスに対する創意工夫を活性化させて、ひいては利用者のメリットにもつながるといような想定だったんだろと思っておりますけれども、仙台においてはシナリオどおりには全く進まなかったといような結論づけが成り立つのかなと思っております。

食品などの陳列商品と違って、タクシーの場合、利用者及び消費者が選択するといのがなかなかしにくいようなところがございまして、企業側も差別化するといようなサービスを見つけにくいような要因が、なかなか淘汰が進まないような状況なのかなと思っております。緊急調整地域で、今はなぎのような状態になっていますけれども、個人的には、やはりもうちょっと淘汰といようなものが進まない、健全な業界になり得ないのかなと見ております。

サービス面でいけば、少子高齢化など時代の状況に合わせたような格好で、そういった新規分野にいろいろ入っていくような企業努力といようなのも今後必要かなと見ております。以上が仙台の現状です。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、山陽新聞社論説委員でいらっしゃる岸さんをお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【岸参考人】 同じテーマで4番目といのは、かなり重複しますので話しにくいんですけども、できるだけ重複は避けて、不利な条件ですけれどもお話をしたいと思います。私の資料は1枚紙で、非常に貧弱なんですけど、あとは言葉で補充したいと思います。

山陽新聞といのはご存じない方もいらっしゃるかもしれませんが、岡山県を中心に新聞を出しております、岡山県の人口が大体200万人で、後で岡山市の例をお話ししますが、岡山市が人口70万人ぐらいで、隣に倉敷市といのがありまして、これが45万人でほぼ一体化した都市ではありますけれども、地方の典型的な中都市とい

うような位置づけだと思います。

タイトルにありますように、タクシー運賃の引き上げを申請したにもかかわらず、多くの会社を取り下げたという、全国でも茨城県であるように聞いておりますけれども、岡山県もこれがかなり話題になりました。ざっと概要を説明しますと、昨年5月に、法人に限っていいですが、県内の177社のうち113社が値上げを申請しまして、車両台数で7割を超えたため運賃改定作業を開始したと。ところが、認可運賃公示後の12月に入って、大手を中心に41社が取り下げて、新運賃の上げ幅が50円ですけれども、実際に実施した車両比率は32%になってしまっていると。当初7割を予定したものが32%と。これも、もっと郡部が中心でして、これからお話しする岡山市の場合が激しくて、34社の法人があるんですけれども、大半の30社が申請したんですが25社が取り下げまして、新運賃の実施率はわずか2%、33台ということで、残りの98%、1,700台は、取り下げも含めてそもそも申請していないものもあると。

一番の大きな要因は、申請をしない1社が400台ぐらい持っておりまして、かなり大きな力を占めておりまして、そこがそもそも申請しなかったんですけれども、ほかは燃料費の高騰などでどこも値上げしたくてしょうがないんでしょうけれども、とりあえずは申請したけれども、やっぱり直前になって客が流れるのを恐らく懸念したんでしょう、だだっど雪崩を打って取り下げました。

が、直前になって、私が来る前に動きがありまして、3月3日月曜日のことなんですけれども、岡山市内で運賃再申請と申しますか、取り下げた会社7社が再度申請をしてまいりまして、もうじき認可されるようなんですけれども、これは結構大手も入っておりまして、先ほど言った400台は入っておりませんが、これによって車両台数で20%ぐらいの引き上げ料金になるという予定です。

ざっとした概要は今申しましたとおりですけれども、流れでいいますと、東京とか大阪、さっきあった仙台と、やや似通っている部分と似ていない部分があるんでしょうけれども、車両台数は規制緩和後3割増加しましたが、利用は横ばいのようなようです。タクシー運転手の平均年収は約300万円、これは下がり気味です。

私もよくタクシーに乗るんですけれども、やっぱり年金受給者のドライバーが多いですね。70前後の方が多く。人当たりがいいですから、一概にサービスは、あまりそう悪くもいえないんですけれども、ただ、あまり無理はきかないだろうなという気がします。

あとは、私なりの考えを簡単に述べさせていただきますけれども、今、運賃を値上げした会社があるということで、利用者はどうとらえているのかということなんですけれども、私の感覚、多少聞いたりした中では効果は非常に限定的ですね。要するに選べない、迎車の場合は別ですけれども、ほとんどが駅とか流しですから、非常に効果は限定的で、運賃を値上げしたから客がすぐに動き出すような動きも、まだあまりないですね。ただ、3月3日にこうした動きが出て、もう少し流れが変わってくるのかもしれませんが、今のところ値上げによって大きな混乱とか、消費者からの不満も、よく新聞社に投書なんか

が普通あるんですけれども、ほとんどないようです。ただ、携帯電話の競争のように主体的に選べませんので、やっぱり並んで待っていたりして高いのが来ると、不公平感とか、舌打ちをするような感じになって、長期的に見ると、こういうのはイメージダウンにはつながるでしょうね。やっぱり不公平感が残ってくると。

四、五年前からの規制緩和で見てきたことなんですけれども、確かに競争原理というのは働くようになりまして、岡山の場合、サービスとか接遇面ではかなりよくなりましたね。言葉使いとか、あるいは最後「行ってらっしゃい」とかその辺はよくなりましたし、なおかつ夏はおしぼりをくれるタクシーとか、冬は使い捨てカイロをくれたり、あるいは、最近できたんですけれども、女性ドライバーだけの子会社をつくりまして、子供の夜の塾の送り迎えを専用にとるか、あるいは、保育園に通う子供を送り迎えするのを専用にする女性ドライバーだけの会社をつくったりして、知恵と工夫というのをかなり競い合うようになって、これは、やっぱり規制緩和のいい面だなと思ひまして、地方都市ですのでこれから人が少なくなりますし、高齢化も進む中で、これから高齢者なんかのことでかなり出てきておりますけれども、そういう面では規制緩和の効果はかなりあったと私は思います。

ただ、もちろん、これだけの問題になっているわけですから、弊害というのがすごいわけでしょうけれども、これはもう皆さんから出たようにも、常に規制緩和のひずみの被害者は立場の弱い人ですから、ドライバーですね。これは派遣労働者と同じでしょうけれども、派遣業界も規制緩和したあげく、今のような大きな問題になっておりますけれども、常に弱者にしわ寄せが来ると。タクシー業界でいえばドライバーですね。やっぱり、交通事故なんかも多少増えているように聞きますし、とにかく入れかわりが激しくなってきたと。運転手さんがもたない。300万円では良質な人材を継続的に安定的に確保して、教育によって質を高めていくには厳しい額でしょうね。これは逆の立場になって考えれば、私もそうだと思います。

じゃあ、どうすればいいのかというのは、私は解答は持っておりませんが、一つ、ちょっと来る前にタクシーの経営者の方とか、ドライバーの人とかも話しをしてきまして、大きく岡山にある問題としては2つありまして、一つは規制緩和はよかったんですけども、規制緩和するからにはチェック機能、監視機能を強化していないと、絶対にこれはひずみが出るんですね。それをあまりやっていないというのは語弊がありますがけれども不十分だったと。要は、長時間労働とか休日の確保なんかで、皆さんご存じでしょうけれども、多少は労基署あたりが指導に入ったりしているようですけれども、まだまだこれが不十分であった。あるいは、もっと別の規制といいますか監視機能が要ったのではないかという意見があります。それは、今過労死なんかの問題で、一般の労働者でもサービス残業とか賃金不払いなんかにかかなり厳しく労基署が入ってきまして、もう何億、何十億というようなお金を払っている会社がありまして、そういう抑止効果が出てきて、やっぱりサービス残業、長時間労働というのはかなり是正されてきておりまして、やはりそういう抑止力とい

うのがもっと必要であるとは思いますが。それが不十分であったと思います。

最初に北海道の方が言われていましたけれども、監査・指導があってもすぐ増車ができると。こういうのは、私は実態はよくわかりませんが、それでは抑止力にはならないのではないかなど。指導が入って、何割かは稼働できないような状況になるというのであれば抑止力になるんでしょうけれども、そこが不十分ではなかろうかなと思います。

それともう一つ言えば、もう何回も出ていますけれども、やっぱり収入配分のあり方というのを根本的に見直さないと、どうしても立場が弱い人間というのはしわ寄せが全部参りますので、そういう意味で最低賃金制度というのがあるんですけれども、先ほど出ましたが、最低賃金にも満たないような時給になっていると。やはり歩合制という比率が高い、あるいは、先ほど仙台で出ましたけれども完全歩合制になったとか、こういうことが労働者にとって、あるいは利用者にとってもいいことなのかどうかというのは、非常に大きな課題でありまして、やはり、歩合と固定、岡山なんかは5万円が固定で、あとは歩合というのがわりと多いんですけれども、このあり方がいいのかどうかということは、これは中長期的に考えないといけないですね。

ただ、これは、経営判断だと言ってしまえばもうおしまいですから、そこをどうするかですけれども、業界で取り組むべきことなのか、行政が介入できることなのか、私はちょっとわかりませんが、何らかの形で業界あるいは行政が介入して、最初はガイドラインをつくるようなものかどうか知りませんが、ここに手をつけないと、幾ら今回またさらに参入規制を強化しても、長期的な大きな流れは変わらないと思われまして。だからこれは、基本的に固定給の率をもっと上げて歩合給の率を下げっていくということが、流れとしてはその方向性が望まれるんでしょうけれども、そうすると、経営者にとってはかなり固定費というのが増えますので好ましくないということで、恐らくあまり歓迎はされないかもしれませんが、ただ、中長期的に見ると、人材の流動化に歯どめはかかってくるでしょうし、むやみな増車ということも抑制される効果は期待できると思います。

だから、そのあり方というのは、ぜひ白か黒かではなくて、これからご議論いただいて、収入配分のあり方というのを、透明性を持たせるといってはちょっと語弊がありますが、私もドライバーの立場を十分重視した配分のあり方というのをどこまでできるかは、私は専門家ではないのでわかりませんが、そこは重点的にお願いできればと、私は思います。以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。これで4人の方々のご意見を伺うことができました。

これからは意見交換に移りたいと思うんですが、ちょっと提案させていただきたいんですけれども、実は前回いろいろなご発言のご希望の方があったときに、私は完全に把握し切れなかったところがあって、今回から、いわゆる国連方式というんですけれども、それを導入したい。それは何かというと、ご発言をご希望の方はネームプレートを立てていただく。それで、順番も大体それで把握できるんじゃないかと思っておりますので、ちょっとそれ

をやりたいなと思っております。立派なネームプレートですから、これはできると。

それでは、これから意見交換、もうご自由に発言いただきたいと思いますので。

どうぞ。最初は大丈夫です。

【政栄委員】 私、交通労連の政栄と申します。前回は今回も、地方の実態について随分とご紹介いただいたと思っています。是とする部分、非とする部分、いろいろなご意見があったんですけども、要は、日本全国に1つの網をバサッとかけるということだけで果たして解決できるのだろうか。地域の特性というものをもっと加味した仕組みというものを導入していかないと、無理があるんじゃないだろうかという基本的考え方に立っています。そういったことから、きょうも北海道からも協会長さんがいらっしゃっております、そういった皆さん、それから行政の皆さんも含めてなんですけれども、やっぱりもう少しこの分野で地方分権といいますか、地域の実情に合わせた仕組みをつくれるような制度といったようなこと、それから、この次は今度自治体の皆さんもいらっしゃるということなんですけれども、そこでもお聞きしたいと思うんですけれども、従来もなかなかそういったことについて自治体の皆さんが本腰を入れてくれなかったという過去はあったわけなんですけれども、そういった問題を今後もっと議論していく必要があるのではないだろうか。そして、そういった問題について、地方の皆さんが、ほんとうに自分たちの地域の旅客交通体系のあり方ということに関して議論する気持ちがあるのか。そして、それは、やっぱりよくいわれる東京と地方は違うという議論だけではなくて、地方は地方でもいろいろな実情がある、これについて考えていくという覚悟があるかという、そこら辺について僕は質問したいと思っているんですが。

【山内委員長】 行政に対する質問ということですか。

【政栄委員】 いえ、僕は特に北海道の協会長さんにお聞きしたいんです。

【山内委員長】 そういうご質問なんですけれども。

【加藤参考人】 先ほど申し上げたように、たまたま札幌と旭川と釧路の3つの状況をお話しさせていただきましたけれども、稚内に行けば稚内のまた違った実情がありますし、小樽に行けば小樽の実情がある、函館に行けば函館があると。でも、全部実態が違うんですよね。ですから、その辺については、今北海道に7つの協会があるんですけれども、少なくともその協会長連中は、やはり、我々自身がそういうことにしっかりと目を背けないでやっていこうというような考え方は持っていると思いますので、今政栄委員が言ったような形はとれていくと思っています。

ただ、先ほども述べさせていただいたように、1つの網でくくるのはほんとうにつらいかなという感じは、地方は持っていますので、その辺はぜひご理解いただきたいと思えます。

【政栄委員】 申しわけありません。ついでに行政の方に、権限を手放す、分譲する気持ちがあるかどうかについてもお聞きしたいと思いますが。

【山内委員長】 ちょっと結論的なことになるのであれですけれども、まあ。

【藤田旅客課長】 今の日本の法律の仕組みとして、全体の枠組みについては国の法律で決めることが必要なんだろうと思っておりますが、その枠組み自体が全国一律でいいのかどうかという議論は、また別途あるんだろうと思います。その枠組み自体を、法律の中で、いろいろな地域類型に応じて考えていくということは、必要なことかもしれないと思っております。

それからもう一つは、じゃあそれをだれが執行するのかという問題がありまして、私どもとしては、今の道路運送法の大きな目的というのは、安全性の確保、それから利用者保護ということになっておりますので、こうした観点からの仕事というのは、やっぱり国において処理し、全国的に同一の水準を保つということが必要なのかなという認識に立っております。ただ、タクシーという交通機関をどうやって地域で活かしていくのかというのは、これは道路運送法の世界とはまた別に地域で大いに考えていただいたらいいんじゃないかなと認識しております。

【山内委員長】 よろしゅうございますか。ありがとうございました。

そのほかいかがでしょう。松田委員、どうぞ。

【松田委員】 河北新報の鈴木さんにお伺いしたいのですけれども、仙台でだけ、何でもこれだけ極端な増車が起きたのか、そこが私、一つ疑問なんです。考えられることとしては、東北の中では相対的に仙台はもうかりそうな場所であって、東京まで出る気はしないけれども仙台でならということ、東北の各地から集まってきたのかなということを想像したりします。こういう状況ですごく疑問なのは、もうからないというか、収入が低いとわかっていて運転手になる方がかなりの方いらっしゃるんです。仙台は、今後トヨタ自動車の進出とかあって、雇用も随分増えてきそうな気がします。たまたま、この規制緩和をやった時期がいい雇用のないタイミングと重なって、運転手になる方があった、そんなことを想像するんですけれども、何かこれに対する答えというものはあるのでしょうか。

【鈴木参考人】 私の印象ですけれども、一つは、中小の規模の企業が多くて、個別のタクシー会社名は出しませんが、恐らく大きいのがなかったということで、まず仙台市場ということに目をつけたというのが1点あると思います。

あと、従業員でいけば、やはり東北の2001年、2002年あたりの小泉構造改革以降の有効求人倍率というのは非常に低くて、その中でも宮城県は恐らく0.6くらいだったと思いますけれども、東北でいけば全国一悪かったのが青森あたりで、ここが0.3くらいですから、恐らくタクシーでとりあえず収入をとというようなのはあるのかなと思いますけれども。

【松田委員】 その状況は若干いい方向に変化してきていると思うんですけれども。

【鈴木参考人】 多分今後は、先ほど言われた企業誘致等もいろいろ進んでいますし、そういった意味でいくと仙台周辺でかなり人口増加もしていますし、全体としてはいい方向に向かうかなとは思っていますけれども、今の台数が適正かどうかという部分に関しては、やはりもうちょっと淘汰がないと、結局はサバイバルで、ずっとしわ寄せが行きつば

なしの状況になるのかなという懸念がありますけれども。

【松田委員】 わかりました。

【山内委員長】 よろしいですか。

【松田委員】 はい。

【山内委員長】 佐々木委員、どうぞ。

【佐々木委員】 栗崎社長にご質問しますけれども、たくさん聞きたいことはあるんですが、1点だけ、一番小さい問題だけ。燃料サーチャージ制度の提案をされていますが、つまり、燃料が上がって、下がってというように自動的に価格調整をしたらいいというご意見のようではございますけれども、全体の9%とか、7%とか、8%とかそういうウエートのものが、つまり六百数十円なり700円だとしますと、70円とか60円のが、10%上がれば10円上げるとか、20%上がったら20円上げるとか、そういう細かな料金の改定が実務ベースとしてできますか。

【栗崎参考人】 検証してまいりました。手前どもサイドで申しわけないんですが、運賃申請時の売上高に占める燃料費が6.6%でございました。現時点で9.8%です。よって、運賃に換算しますと、22円ほど上げないと間に合わない。運賃値上げをいただきましたが、3.2%強食われてしまっています。それで、私案でございますが、20円というのは、経営努力がないと考えれば10円ほどサーチャージして、為替もありますけれども、燃料が下がったときにはゼロという形で変動して外付けでやりますので、消費税と同じく、これは労働配分がありませんので、消費者にも明らかにこれは燃料の分だというふうに説明できるんです。

【佐々木委員】 いや、私が質問しているのは、メーター710円となっているのが、ちょっと上がったから730円にしますということが、全車両にできるんですか。

【栗崎参考人】 できます。

【佐々木委員】 そうなのは簡単なんですか。

【栗崎参考人】 簡単ですね。2つありますが、メーターに外付けでサーチャージというので、迎車料金と同じように表示するかですね。それから、爾後につきましては、手前どもは301メートルですけども、6メートルほどやるかというか、もしくは、他の事業者が言っていますが、いきなり30円ぐらいを載つけるかというような方法はありますけれども、技術的には簡単です。

【佐々木委員】 簡単なことなんですか。

【栗崎参考人】 はい。

【佐々木委員】 そうすると、それだといろいろなところで基準を設けないといけないということですね。「2008年度は燃料代がこうだから幾ら」というふうに決めなきやいけないということですね。

【栗崎参考人】 ご案内のとおり、通常電力なんかも3カ月おきに見直していますが、タクシーというのは、やはりそれほど変動させてはいけないと思いますので、1年ぐらい

をもって対応しなければ10円上げるとか、下がったから下げましょうとか、メーター改造費もかかりますので、それが吸収できるような4月のタイミングにするとかすれば合理的にできると思います。

【佐々木委員】 わかりました。結構です。

【栗崎参考人】 はい。

【山内委員長】 丁野委員。

【丁野委員】 私も同じように栗崎さんに質問ですが、先ほど地域特性というような話を政栄さんからお話があって、もう一つ、今まで皆さんのお話を伺っていて、タクシーが選べるか選べないか、ここも非常に重要な要件になっていくんだらうと思うんですが、神奈中さんの場合はAVMのGPSをつけられて無線配車ですね。関西にそういうことをやっていたらしゃる会社がありますけれども、それによって、結局は固定客化を図る。その中でサービス、あるいは高付加価値を図り、そしてブランド化を図っていくということによって営業しておられて、結果的には増車というよりもむしろ適正配車といたしますか、そういう形に落ち着かれたんだらうと思うんですが、その前に一つお聞きしたのは、エリアの中のシェアといたしますか、私がイメージするもう1社の関西のタクシー会社さんもかなり高シェアを持っておられて、だからそういうことができるのかなと思うんですが、その辺はいかがでございますか。

【栗崎参考人】 シェアは非常に薄いですね。かつては2割ぐらいいきましたが、減車しましたので、十数%に落としておりますけれども。差別化を図れば、まだ需要は開拓できると思います。というのは、電話でお呼びいただいて、繁忙時間帯には駅へピストンしている業者ばかりなんですね。ですから、それを待たされてもいいからお客様のところに迎えに行くと。待つのが嫌なんですね。それを繰り返しやれば、必ず需要は上がります。

それから、厚生労働省が発表しましたが、格差社会でもって、いわゆるジニ係数が0.4334が平成2年——これは元年の実績ですが、それが、17年ですから16年度の実績が0.5263に上がっています。ですので、富裕層しか乗っていないです。それで、平成10年に戸塚エリアで最大手の他社が運賃競争をやりました、1キロで340円を4年間やったんです。他社が1年半でギブアップして値上げしましたがけれども、それで市場開拓ができるかという、できません。私が考えますのは、電車の130円とか、バスの210円とか170円とか、そのぐらいにタクシーができれば市場開拓ができると思います。格差が間違いなくこれを示しています。0.5という数字は、もう是正すべきという数字になっていますので、これはやらなきゃ絶対だめですね。これは、日本経済新聞で当社の記事も取り上げられましたが、景気浮揚策がタクシー改善の一番の策だというふうに、きょうこの中に入っておりますので、よくご高覧いただきたいと思います。以上でございます。

【山内委員長】 よろしいですか、関さんどうぞ。それから藤井さんでお願いします。

【関委員】 私は、この会議に出るといつも緊張するんですね。経営者側の方と労働者側の方でいつも闘いをする中に座っていて、ほんとうに緊張するんですけども、きょう

は、栗崎社長のお話を聞いてやっとほっといたしました。一つは、総量の大きさの問題ではなくて、やはりサービスの質の問題でお客様が増えるということ、少なくとも実績としてお持ちの経営者がいらっしゃるということについて言えば、ほんとうにほっとしたという思いであります。ですから、逆に言えば、神奈中さんのほうにいろいろな方が、実を言うと経営者の方がお見えになって、いろいろな意味でノウハウの教えを請うというような姿勢が、実は流れができてきていらっしゃるんじゃないと思いますので、そうした一つの事例を見ただけでも、全体の総量そのもの規制という問題よりは、やはりもう一度、きょうご説明をいただいたようなところで、サービスを向上させることによって、お客様が減っている分を、パイを増やすというところの努力というものがやはり経営者に必要だということ、私は聞いたような気がいたしました。

2つ目は、逆に言うと、減車も増車も、規制緩和があるからこそ自由にできる。あと、仙台市さんのほうの新聞のところにたくさん出ておりましたけれども、福祉のニッチのサービスをきめ細かくできるのも、ある意味では今までの規制がなくなったことによっていろいろな方が参入できることによって、新しいニーズを開拓されているという事例で、今回の新聞を見せていただきましたので、私は、先ほど、地方のことは地方で話し合いたいという話の中で、地方こそ、逆に言えば小さなニーズ、バスに対抗する足を確保するとか、廃線になった電車に対抗するまたタクシーをつくるとか。私は、子育て中には、ほんとうにタクシー定期券がないかなと常に思っていたぐらいなんですけれども、定期券にさせていただければ、安心して、変ですけれども同じところから同じところに送迎いただけますし、先にお金をお払いできるというプリペイドで先払いという形になりますので、これは経営者にも有利な面があるんじゃないかと思っておりますので、そういった今格差社会の中で、実を言うと、電車にもバスにも乗れないという方も、たくさん増えていらっしゃいます。それは、高齢者の方だったり、障害を持った方だったりとかというのは増えておりますので、そういった皆様がきめ細かいサービスを受けられるような形で、ぜひタクシー会社の皆様には、総量というよりも、もう少し質の問題のところに目線を当てていただいて、ぜひもう一度経営を見直していただけるといいなと思っております。

それともう一つは、参入のハードルを低くした分、退席をしっかりとさせていただかなくちゃいけないんだろうと思っております。やっぱり、市場に合わなかったりとか、ルールを守らない方については、市場から退席いただくというルールのところ、逆に言えば、両方があることによって市場の健全さというものが保てると思っておりますので、そのチェック機能、労働基準などについてもそうですし、車両の安全性だったり、税金の問題だったりという部分があると思っておりますので、退席のルールというところをもう一度しっかりとルール化するというところに、ぜひこれは行政の皆様のところ、逆にお金をかけていただきたいなと思っております。それによって、私どもが個室で命を預けるある意味でのライフラインになりますので、その部分についてはぜひ行政の方をお願いしていきたいなと思っております。

【栗崎参考人】 よろしいですか。ありがとうございます。

既に、全国から四百数十社の方々が見学しまして、私のノウハウを全部お教えいたしました。ここの座長の山内先生も、相当前に見学に来ましたので。それから大変貴重なお話ですが、退場ルールですが、私は私論で、既に新聞発表しておりますが、これは山内先生も私の意見に賛成していただいておりますけれども、タクシー保有税の創設というのがありまして、全国で28万台弱ですが、その20%ですと5万6,000台、これに200万円を掛けますと1,120億円あります。これは通常は4年で代替していましたので、4年で割りますと280億円ですので、タクシーを持っている会社は1台につき10万円課税すると。これは地方税ですので、自動車税を撤廃して10万円をかければ、いや応なく減車すると。それで、値上げに転嫁しなくて済みますね。当社はもう減車していますから、増税が6,000万円ぐらいという形になります。

それから、乗れない人がいるという形ですが、私は割引につきまして、異常な割引は避けて、身体障害者とか高齢者割引を2割引という論文を書きましたので、割り引く方向性が間違っていると思いますね。私も賛成です。それから、神奈川中央交通で「かなちゃん手形」というのをやっていますが、どう見てもそのお年に見えない妙齢なご婦人が乗ってきますので、その際には、ぜひとも顔写真付きのパスポートを出すという方策がよろしいのではないかと思います。タクシー税、定期券、そのような弱者救済という形で、タクシー事業が交通事故を惹起していますので、弱者にぜひともやっていただきたいと感じております。以上でございます。

【山内委員長】 よろしいですか。では藤井委員。

【藤井委員】 引き続きで恐縮なんですが、栗崎さんにお聞きしたいんですけども、増車されて、最初の判断はシェア獲得と増収ということだったと思うのですが、減車に踏み切られたと。その原因として、1台当たりの効率性の向上ということだったと思うんですが、企業全体の収益としては低下するわけなんですか。

【栗崎参考人】 それが、ご案内のとおり歩合制ですので、労働効率はこのように上がりましたね。経営効率も、むだなLPGの空だきがなくなるんです。いわゆる1年中車が走っていませんね。木曜日、金曜日だけうわっと出すわけですね。ところが、同業他社も同じですので、それほど売り上げは上がらないんですね。LPG等わずかですが、それが150台減車しましたので、車両費が合計3億円効率化になっていますね。ただし、運賃申請自体から今まで、LPGが1億5,000万円とられちゃいました。ですから、タクシー業、今期は決算すれすれぐらいです。

【藤井委員】 ということは、最低賃金の確保という配慮ではなくて、純粋な合理的な。

【栗崎参考人】 これは最低賃金はもう軽々と超えています。

【藤井委員】 減車をするときのお気持ちをちょっとお聞きしたいんですけども、ドライバーのことを考えて減車……。

【栗崎参考人】 そうです。

【藤井委員】 どちらかというと、もともとはドライバーのことを考えて、150万円

とかそういう旭川のような事例も今日ありましたけれども、それではあまりにも忍びないというところの配慮がメインであったというふうにまず理解してよろしいですか。

【栗崎参考人】 そうでございますね。増車の理由ですけれども、まずは、顧客満足度の向上を図ろうと、迅速配車ですね。20分なら10分、10分なら5分ということを経営者はねらいます。2つ目は、スケールメリットですが、所長1人で20台がいいのか、40台がいいのか。そうしますと、所長の人件費が半分になりますので、当然経営効率もよくなります。各事業者さんも必ず絶対にねらっていると思いますよ。

【藤井委員】 その質問に基づいて、ちょっとコメントを申し上げてもよろしいですか。

【栗崎参考人】 はい。

【藤井委員】 今の話は、通常の場合の市場合理性の論理でいきますと、一番シンプルな市場理論の場合、出てくるのが利用者と経営者の2名しかいない、2種類しかない。その場合だと、ドライバーの賃金は考えられない。今、タクシーを使っていない人々のモビリティも特に考えられない、ましてや地球環境問題も考えられない、その間のいろいろ渋滞とかも考えられないということだと思うんです。今おっしゃったのは、今ここの議論で非常に重要になってくるのは、昔のような規制はよくないけれども、台数制限をどうにかして何かうまい方法でできないだろうかというところで、その一つのアプローチが、ドライバーの方に対する思いやりみたいな話だったと思うんですね。ここは一つ重要なポイントだと思うんです。

まずは、この問題を解消するには2つのアプローチがあると思うんです。1つは、栗崎さんのような経営者が1人でも多く増えて、運転手さんのことを考える経営者が増えていくと。ただ、このアプローチのためにも、400社といわずに、800社であろうが、4,000社だろうが、いろいろな方にそちらにそのお気持ちを「伝染」していくというか、地域に広がっていく、この活動を続けていかれるのが一つ。

ただ、そうはいっても世の中、なかなか世知辛いところもありますので、大ざっぱにいうと半分はそうじゃないわけですね。その人たちに対して、何がしかシステムチックに最低賃金を守ってもらうような方向の制度が何とかうまくできないだろうか。それは、昔のような十把一からげのような台数規制ではなくて、場合によっては固定給の率を上げるのか、あるいは申請をするときに、増車、減車のときに賃金を確保するように実績ベースで考えていくのか、いろいろな方法はあると思うんです。いわゆる「太陽的な方法」と、「北風の的な方法」をうまく組み合わせながら、労働者の問題もちゃんと考えていくということだと思います。

したがって、いずれにしてもシンプルな市場理論では、登場するプレーヤーが極端に少ないんですね。労働者も出てこないし、周りの人も出てこない。

ところがそこで見過ごされている重要なことの1つは、今申し上げた、どうやって労働者の賃金を担保していくかということだと思うんです。

もう一つは、きょうの議論の中でも、やっぱり高齢化に当たって安全も確保できないと。

栗崎さんのお話でも、いろいろなところにサービスを提供するということは企業努力がないと出てこない。すなわち、タクシーが担う公共交通モビリティの部分というのは、市場理論では無視されるわけですね、それと安全性も担保されないと。これを担保するためにどうしていくのかという議論が、まだ多分必要で、この議論は通常に「市場理論プラス監査」だけではなかなか出てこないところだと思うんです。もちろん、監査を強くすれば出てくるんですけども、それは、多分運輸局側で、「いや、それは人材がいっぱいいっぱいですよ」という話にもなってくるので、ここをどうしていくか。

きょうの、今申し上げたのは、「労働者の最低賃金をどう確保するか」という話ですけども、それに加えて「モビリティ」と「安全」の確保をどうしていくかという議論は、また別途考えていく必要があるのかなと思っています。どうもすみませんでした。

【栗崎参考人】 安全性の担保は簡単です。運転手の賃金を上げればいいんです。これは、私が最終ページに書いてありますが、車両というのは全国的にあまり増えていないんですよ。東京は異常ですけどもね。それで、過去、平成七、八年ぐらいは、ありましたけど、その数字はないですね。1車当たりが下がると同時に、ぐっと上がって高止まりしているんです。そのためには2つあります。1つは、厚生労働省でもって、10%のタクシー運転手特殊最低賃金制というのを設ければいいですね。2つ目は、タクシードライバーの最低賃金を40%上げることです。そして監督署がガンガン取り締まりをするということで、簡単にクリアーできると思いますね。

【藤井委員】 栗崎さんが、1人でも多く広げようと。

【山内委員長】 田中委員、どうぞ。

【田中委員】 今の藤井委員の質問と同じようなことなんですけれども、結局ドライバーの観点はどうなのかなということ、この1回目の議論から、大体タクシー産業の問題の象徴的な話として供給過多というようなことがあると、要するに車が多過ぎるんだと。それを解決すること、調整することによって、今起きている問題の大半とはいえないかもしれないけれども、幾つは改善の方向に向かうと。その方法はもちろん別なんですけれども、現象としてですね。

それで、先ほど北海道の方も言われましたけれども、ちょっと今の法律に対する疑問も呈せられたと。それで、先ほどから神奈川さんの例ばかりで恐縮なんですけれども、社長がおっしゃったように、減車について行政指導でやるのか、経営判断としてやるのかということで、御社は経営判断としてやったということで、それは非常に正しい方向ではないかと、私は思います。それで、増車したときに運転手さんをかき集めたというところとちょっと語弊があるかもしれないけれども、集められたと。それで、減車に際してその人たちはどうしたのかということ。いわゆる首切りにはつながっていないのかどうか。あるいは、先ほどちょっと藤井委員もご質問していましたけれども、賃金水準の低下にはつながったのか、つながらなかったのかということ。

当然、需給を調整する中で、どうあれ、タクシーの走る台数が減るということは、運転

手の数もおのずと減ることですよね。そうすると、じゃあ、タクシー労働者、運転手の権利はどうなるのかなど、立場はどうなるのかなど。これは、きょう、この委員会で委員に質問するのは適正かどうかはわかりませんが、組合の方はその辺のことをどう考えておられるのか。

また、増減車といいますか需要超過の状況というのは、恐らく個人タクシーの業界ではどのようになっているのか。あるいは、そこで需給調整というのはできるのかどうか。個人タクシーの個人事業主さんたちの経営も、恐らく相当大変でしょうし、その辺、会社じゃないんだからそう簡単に減車というわけにも——減車ということは自分がやめるということにもなってしまう。だからその辺、台数を減らす、減車をしていくということが、そんなに簡単にできることではないのではないかなという疑問があります。その辺、とりあえず、増車から減車にした際の運転手への影響というのは、雇用面も含めて神奈中さんの場合は何かあったのかどうか、ちょっとお願いします。

【栗崎参考人】 それは、神奈川は85%ですけれども、全国で2割動いていないということは、5万6,000台掛ける定員の2.5倍、十四、五万人になると思いますけれども、それが運転手がいらないんです。ですから、当社は、運転手の数に合わせて車両を置いているんですね。ですから、全国の事業者はそれをやれば、あつという間に賃金は上がります。労働条件はあつという間に、何のことをやることなく上げられると思います。忙しくなるはずですよ。

あと、魅力ある産業に変化しますので、新規参入がバツと入ってきますね。それはまたスパイラルの問題がありますので、新規参入が、これも私が何年も前から言っていますけれども、資本金1億円。これで撤退してどこかに行っちゃった事業者もたくさんあるような新聞が出ていますので、それでやはりエンドユーザーとか債権者にご迷惑をかけていますので、資本金1億円で旅行業みたいに供託するという制度が必要じゃないかと。20台にさせていただきましたので、エリアによってはやはり50台とか100台ですね。やはり、メジャーの参入はしなくちゃいけない。今までは5台とか10台でパパッとやってアウトローと。

それから、これは当社の社員からも話が出ましたが、当社は上場会社の子会社ですので、弁護士が監査役です。監査役に対してコンプライアンスのホットラインが設けられています。これはやはり、日弁連の協力のもとに、全国の事業者がコンプライアンスのホットラインを設けるといようなことをやれば、悪質な参入がありませんので、市場が平定していくと考えます。

大体ご質問の趣旨はそんなものだと思いますけれども。

【山内委員長】 すいません、だんだんと時間がなくなってきました。今、待鳥委員、安部委員、それから下谷内委員ですが、少しスピードアップで。

【待鳥委員】 今、栗崎社長からは、賃金問題等では力強い意見をいただいたなと感じました。減車の問題、先ほど出ていましたけれども、神奈中さんで運転者1人当たりの生

産性を上げるために減車をされたと、これは非常な経営努力だなどと思いました。ただし、業界全体の状況を見ると、そういう企業努力としての減車ということよりも、人手不足で遊休車両を切っているというのが実情です。やはり、そういう地域の中心企業で運行の効率化、1人当たりの生産性を上げるために減車をされるといったのがモデルとなって広がっていけば、もっとこの業界は変わるんじゃないか。

それが契機でしょうけれども、神奈川県内で増車が少し止まったということについて、やっぱり地域の中心企業がそういう努力をされるということは、波及効果は大きいなと思いました。名古屋もそうでした。名タクが、昨年か一昨年でしたか、神奈中さんと同じぐらいの100台規模で減車された。そういう地域の中心企業が役割を果たしていくということで、業界全体の効率化につながっていくなと思っています。

ただし、地域的影響力、神奈中さんの場合十数%と言われましたけれども、あれだけの広い地域で十数%のシェアを持っておられるというのは、タクシー業界では大きいなという感じはします。そういったところでやられると大きいなと思いますけれども、限られた地域、地方の都市で、中小企業が競い合っているところで片一方が減車をする、そこにすぐ他社が増車する、あるいは新しいところが入ってくるというような現実もあるわけですね。あまりちょっと一概には地域差があって言えないかなという感じもいたしました。

それから、減車の問題ですけれども、運転者から見れば、ほぼ1年間に2割ぐらい入れ替わっているわけですね。新しく就労される、そしてやめていく人、絶えずこの業界というのはかなり労働力の流動化が激しいわけで、極端に言えば、2割入れ替わるということは、1年間雇いどめすれば2割減車できるということで、この業界では決して解雇、生首を飛ばすという形で減車しなければいけないということではなしに、解雇しなくても、減車は1年待てば十分可能だと、1割から2割ぐらいの減車は可能になる、そういう実態だということをご理解いただきたいなと思います。

減車しても、隔日勤務から2車3人、あるいは、3車4人、1車1人というふうにシフトを変えていけば、少ない人数でも十分対応できると。

それから、北海道からいろいろご指摘をいただきました。私も非常に正確な資料だなと見ましたけれども、やはり最賃の問題です。旭川、あるいは釧根地区、根室地区の資料もいただきました。時間給が、この試算によれば営業収入が下がったことで、地域の654円の時間当たりの最低賃金を大きく割り込んでいるという実態になるんじゃないかという試算でありますけれども、現実問題として、3年ほど前に北海道の労働局がタクシー運転者の賃金実態調査をしたときに、全道で約1割の法定最低賃金違反があると。道東地区、この釧根地区も含みますけれども、そこでは3割の最低賃金違反があるという結果が出たわけですね。試算ではなしに、実際に違法状態が現実化している。今日、厚労省が見えているかわかりませんが、そういった地域のハイ・タク運転者の実態としての賃金実態を掌握されているのであれば、ぜひ出していただきたいなとお願いしておきたいと思います。やはり、違法状態にも、組合があればチェックできますけれども、最低賃金があっ

でも、事実上働いている人が最低賃金制度を知らないということがあって、そういう現状が野放しになっています。

それから、仙台の実態でありますけれども、やっぱり賃金の問題、河北新報の鈴木さんからご指摘をいただきました。歩合給が問題の背景としてあるという話でありました。実は、1997年は、当時の運政審にタクシーの規制緩和が諮問された年でありますけれども、仙台地区ではそれまで地域の中心的企業のほとんどが、いわゆるA型、固定給中心の賃金でありました。それが、規制緩和を目前にして、そういう固定給中心の賃金体系を切り崩す逆提案があって、大争議になりました。結果として、現在そういう固定給中心の賃金体系が全部壊滅した、いわゆるオール歩合になっている状況があります。それが、規制緩和になった途端に、そういった賃金であれば幾らでも増車も可能、新規参入も容易にできるという形で、当時の固定給中心の賃金体系をとっていた企業の反動もあったんでしょうけれども、猛烈な増車になった一つの要因ではないかなと考えています。実態とすれば、仙台の営業収入、輸送実績については、地下鉄が開業した当時からもう下降傾向にあったわけですし、決して東北の一極集中の中で仙台に新規参入や増車が集中したということではなしに、もう少し違った要因があるのかなと。A型賃金、いわゆる固定給中心、一時金も退職金もある賃金体系が、全部オール歩合、完全な出来高給にされたことで、退職金もなくなってしまいました。したがって、職場の異動、いわゆる流動化が始まったということもあります。だから、増車しても、そこで支度金等で釣れば簡単に人が流れてくるといったようなことも拍車をかけたんじゃないかなと考えています。

【山内委員長】 それでは、安部委員。

【安部委員】 4人の参考人の方、どうもありがとうございました。北海道と仙台、それから岡山のお話は、私もお話されたようなことと大体同じような認識を持っておりまして、ですので、大体そうなのかなという気がいたしました。

栗崎社長にお尋ねしたいのですが、まず、お尋ねする前に、ちょっとこのペーパーのバックグラウンドを理解するために確認させていただきたいんですが、御社では、2人1車でやっておられますか。

【栗崎参考人】 4車6人制です。

【安部委員】 4車6人制ですね。ドライバーは、1カ月13勤務ですか。

【栗崎参考人】 いいえ、原則20.5です。

【安部委員】 20.5ですか、わかりました。

それと、黒で伏せ字にされている部分はお教えいただくわけにはいきませんか、ちょっと難しいですか。

【栗崎参考人】 後ほど。

【安部委員】 後ほど、じゃあ、お願いいたします。これがわかりますと、かなり書かれていることが理解できますので。

【栗崎参考人】 ええ、今春闘中ですので。

【安部委員】 わかりました。では、後ほどお願いいたします。

それで、もう時間がありませんので、それを前提に4ページのところの真ん中あたりを、より理解を鮮明にしておきたいために質問させていただきたいのですが、お話を聞いてみますと、こういう私の理解でよろしいでしょうか。つまり、いろいろな迅速配車システムなんかをされたり、接客サービスなんかを改善されて、シェアの拡大ができた。ただ、それはあるパイの中で他社からお客さんをとってきてシェアを拡大した。決してそのことで新規に需要が開拓されたのではない。タクシーの場合、新規に需要開拓をしようとすると、電車やバスのように、例えば運賃が200円とか百何十円になればかなりの新規増はできるけれども、タクシーの場合はそんなことは不可能ですから、そうすると、決してこのことによって新規に需要が開拓されたわけではなくて、需要というのはかなり景気によって、経済状況がよくなればお客さんも増えるのではないかということをおっしゃったと理解してよろしいですか。

【栗崎参考人】 これは間違いなく新規なんです。と申しますのは、雨が降ったり、それから今でも忙しい時間帯があるんです。そのときは、平均的なドライバーは、必ず駅に向かいます。その瞬間が間違いなく効率がいいんです。事業者が言っても無線に出ないんですね、これが実態です。それを、私はもう首になりそうぐらいやりましてね、「必ず迎えに行け、必ず迎えに行け」、「駅に近いのは駅に行け」となりました。

【安部委員】 新規という場合、そうすると、早くタクシーが来たからそれに乗ったと、御社のタクシーに乗ったと。ところが、タクシーが来なければ、その人たちは電車やバスで移動したということでしょうか。新規という意味がよくわからないのですが。

【栗崎参考人】 奥様が迎えに行ったりしていた人、それから、奥様が忙しいのに、朝だんなさんを——駅前に行くとも乗用車がどんどん来ます。

【安部委員】 迅速システムにしたからマイカーのお客さんがとれたということですか。

【栗崎参考人】 そうですね。

【安部委員】 それはどれぐらいの割合だと把握しておられますか。

【栗崎参考人】 これは、分析では66万回が182万回ですから、差し引きの回数は新規ですね。

【安部委員】 ちょっとにわかには信じがたいですね。それだったら大したものですけどね。

【栗崎参考人】 資料がありますが、17億円の増収があつて、自然減が5億円です。景気は間違いなく……。

【安部委員】 後日また勉強させてください。ぜひ御社に訪問したいと思います。

【栗崎参考人】 ちょっと春闘前なので。

【安部委員】 そうですね、じゃあ、春闘が終わったところに一度訪問させていただいて、伏せ字も教えていただいて。

【栗崎参考人】 4月中旬過ぎに、よろしく申し上げます。

【安部委員】 はい、結構です。

【山内委員長】 下谷内委員。

【下谷内委員】 ちょっとお伺いしたいことがありますて、まず、先ほど課長さんがおっしゃられましたのですが、国が枠組みをつくって地方ごとにやるというのは、今の行政の流れはそうなっておりますが、その中で執行をどうするかというお話でございました。そのために、まず安全性の確保、それから利用者の保護ということを2点おっしゃられましたのですが、それは消費者にとって、利用者にとっては、今安心・安全と言われているときですから重要なことだと思います。

前回のときも、チェック機能についてちょっとお伺いしたんですが、あまりご返事がいただけなかったかと思っています。先ほど、関委員もおっしゃられましたように、このチェック機能を監視していく者に対して、かなりの権限を持っていかないとこれはできないのではないだろうかと思っています。これは、今後この中で検討されることなのかどうかということを、執行力をどの程度まで、どこに持たせるかということをお聞きしたいことが1点ございます。

それから、先ほどから神奈中ハイヤーの社長さんに皆さんがエールを送っておりますが、私もお話をお聞きしまして、かなり企業努力をすればできるのではないかなということを感じました。それで、仙台がこのような状態だということですが、昨年6月に仙台で乗りましたときに、私は駅前から、「確か左手、こっちのはずです」と言ったんですが、全然反対の方向に行かれまして、倍以上の料金を取られたんですね。もう途中で、「おろしてください、確か違うからおろしてください」と言ったんですけれどもおろしていただけてなくて、じゃあ、決まった金額、大体1,000円以内なのでそこまで行くのかなと思ったら2,000円ぐらい取られたんですけれども。今、神奈中ハイヤーさんのほうでは、ドライバーに合わせて車を減車するというところをおっしゃられました。かなりの収益も上がっているということですので、この利用者の安全性の確保、保護というのは、ドライバーさんが普通に生活ができて、心身ともに健康であればそれほど問題はないと思うんですね。だけど、東京でも、品川から「新川へ行ってください」と言ったら、「知りません」と言われておろされたことがあります。お聞きしましたら、研修の支度金というものもいただいて簡単にドライバーになれる。だけどそのドライバーさんはあまり長続きしない、お金は持ち出しになってしまうと。神奈中ハイヤーさんは、一生懸命回収していらっしゃるようだ伺ったことがありますて、ほかの方はどんなふうになさっているかちょっとわかりません。回収なさっていないんじゃないかなという気はするんですが。ドライバーさんを採用される時、何か特別な基準でもあるんでしょうか。それとも、皆さん、新聞によく広告が出ていますように、行けば雇っていただけるということなんですか。その2点お願いします。

【栗崎参考人】 私、平成3年に来ましたときに、合格率が25%です。ですから4人に3人は振り落としたんですね。それを繰り返していましたが、神奈中ハイヤーに入るの

は無理だということで、良質な人しか受けませんね。それから、養成運転手制度がありますので、その方々を神奈中ハイヤーカラーに染めていくということに特化しております。

それから、事故の話ですが、安全・安心ですが、ご案内のとおり75%が空車のときの事故です。これは、生活水準が低いために、あせって駅前への最終電車のまだ長蛇の列なんです、そこを争奪戦ですよ。私のマーケット以外のところを見てきましたが、歩行者には「どけ、どけ、どけ」と言って最後の1人を争奪する、5,000円とかロングを当てますので。それはやはり、ゆとりがないからですね。それから、黄色で突っ込みですよ。私は深夜までずっと見ているんですけどね。これはやはり生活レベルが安定すれば。

それから、手前どものドライバーに「国交省に行くから何か言いたいことがあるか」と、そしたら、「子育てができる賃金にしてください」というのが1つと、さっきのコンプライアンスの問題の2つでしたね。ですから、間違いなく安全・安心が保てます。

【山内委員長】 最初のほうのご質問に対してです。

【藤田旅客課長】 いわゆる違反事業者等の淘汰、退出の問題でありますけれども、第1回の資料の中にごく簡単な資料だけをつけさせていただいたんですが、いずれ後の回できちんと、今私どもがどういうことをやっているのか、あるいは、どういう体制で何をやっているのかというあたりを、時間をとってご説明させていただきたいと思っておりますし、それから、このご審議の中でも、その辺の退出の仕組みはいかにあるべきかということもご議論いただければなと思っております。

【山内委員長】 ではまた後ほどということで。

では、原委員。

【原委員】 ただいま、委員の方のほうから、減車の問題に関連して、個人タクシー業界はどのようなことが可能かというようなご質問があったと思っておりますので、それについてちょっとお話ししておきたいと思っております。減車については個人タクシー業界としては、ご承知とは思いますが、試験制度が実施されております。これは国交省が実施する法令試験ですので、この出題の難易度によって、合格する比率が一気に下がったりすることが現実にあるんですね。それと、現在個人になりたいという方たちが減少傾向にあるといった関係で、全国的には個人タクシーは今かなり減ってきています。増えたのは北海道札幌交通圏と九州の長崎、それ以外はおおむね減っているという状況でございますので、平均的には自然減で今減少傾向にあるということです。

それともう一つは、法人業界が全社一斉に減車するというのが仮にあったとしたら、個人タクシーはどんな対応ができるのかということ、過去にほかのところで質問されたことがあるんですが、そのときに私は、曜日でだけしか対応できないと。要するに、月の出勤日を曜日でもってコントロールするしかない、それは個人タクシー業界としてなし得る減車の方法だと。できるかできないかは別ですよ、ただし、そういったことは可能性があるよという答え方をしておりますので、そういう点は、できないじゃなくて、できることが可能であるというようなことを私は答えたことがありますので、参考まで申し上げます。

おきます。

それと、ご質問者が退席されたのですが、いわゆるタクシーを選べるかどうかというご質問を委員の方がおっしゃったんですが、私のほうで2つの考え方があったので、ちょっとそのときにすぐ手を挙げ損なったんですが、交通弱者——いわゆる交通障害者と言っていいのかわかりませんが、いわゆる身体に障害がある、あるいは高齢者がタクシーを選びにくいというご質問なのか、良質なタクシー、サービスしてくれる乗務員さん、これを選べるか、選べないかという問題のご質問であるならば、東京においては、法人業界の優良の乗務員さん、あるいは優良な個人タクシー事業者さん、これは乗務員証のところに、それぞれ外からもわかるように表示して走っているんですね。かなりの人数の方が都内を走っていますので、それを選ぶのも一つの方法です。また、個人タクシー業界はもっとはっきりわかるように、マスターズ制度という制度を実施して、最優良な人はマスターの称号で、そして屋上灯にあんどんと並行して3つ星を表示していますので、一目瞭然、遠くからでも、夜間でも識別できるというような状況で今やっています。こういったことが、北は北海道から南は沖縄までの4万6,000人の事業者が全部実施しているところがございますので、良質な乗務員さん、あるいは事業者さんを選ぶのは、そういった方法を今講じているということでございますので、その点、認識していただければ幸いかなと思います。お時間が過ぎたので、これでやめさせていただきます。

【山内委員長】 ありがとうございます。今おっしゃったように、ちょっと時間が過ぎておまして、お約束の時間は18時までということで、まだご発言いただけない委員の方がいらっしゃるんですが、大変恐縮ですけれども、きょうはこの辺で閉じたいと思います。また、次回、次々回ということでご発言いただければと思います。

事務局のほうから何かご連絡を。

【阿部企画官】 次回のワーキンググループですが、3月28日の10時～12時ということで、場所は国土交通省4階の会議室です。

資料7をご覧頂ければと思いますが、4月以降の当面の日程を調整させていただきました。第5回ワーキンググループは4月15日、第6回ワーキンググループが5月16日、第7回ワーキンググループが6月17日ということでございますので、ご都合の悪い方もおられるかとは思いますが、ご了承いただき、日程をお控えいただきますようお願いいたします。

それから、先日電子メールで送らせていただきましたが、第2回ワーキンググループの議事録について、修正等ございましたら、後ほどでも結構でございますので、事務局のほうまでご連絡いただきますようお願いいたします。

事務局からは以上です。

【山内委員長】 長時間にわたりご審議いただきましてありがとうございます。これにて閉会させていただきます。ありがとうございます。

— 了 —