

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1回）

平成20年2月8日

【阿部企画官】 それでは、時間となりましたので、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1回会合を開催させていただきます。

私、国土交通省自動車交通局旅客課地域交通政策企画官の阿部と申します。後ほど本ワーキンググループ委員長の山内先生に議事進行をお渡しするまでの間、司会進行を務めさせていただきます。

最初にお断りさせていただきますが、本ワーキンググループの議事は公開とさせていただきます、議事要旨、議事録、資料につきましても公開することとさせていただきますので、あらかじめご了承をお願いいたします。

議事に入る前に、まずお手元の資料をご確認させていただきます。資料のクリップを外していただきますと、議事次第の次に配付資料一覧、その後に資料1として、委員等名簿と出欠名簿、それから資料2として配席図、資料3として、交通政策審議会の諮問に関連する資料、それから資料4として、本ワーキンググループの設置に関する関係法令をつけております。それから、資料5として、50枚ほどの束になってございますが、ワーキンググループ設置の経緯等から始まる一連の資料でございます。それから、最後に1枚、資料6として、今後の進め方という資料でございます。

欠落等ございましたら、ご指摘いただけますでしょうか。

それから、委員等の方々の机の一番下にクリアファイルを置いてございます。各委員、臨時委員、専門委員の皆様は交通政策審議会委員への任命、指名に関連する書類をおさめておりますので、ご査収願います。

よろしいでしょうか。

それでは、開催に当たりまして、本田自動車交通局長よりごあいさつを申し上げます。

【本田局長】 自動車交通局長の本田でございます。本日は、委員の皆様、大変お忙しい中、本交通政策審議会の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にご出席を賜りまして、厚く御礼を申し上げます。

また、日ごろより、私どもの自動車交通行政に対し、格別のご理解、ご支援を賜っておりますこと、この点につきましても、この場をおかりして御礼を申し上げたいと思います。

本ワーキンググループは、昨年来の運賃改定をめぐる議論を契機として設置されたものでございます。昨年4月以降、全国各地でタクシー運賃の改定が行われましたが、特に東京地区の運賃改定に際しましては、内閣府に設けられました物価安定政策会議などでタクシー事業の構造的な問題について、事業運営の面あるいは制度の面など、さまざまな観点

から数多くのご指摘をいただいております。政府としても、こうしたご指摘を受けて、タクシー運賃改定にかかわる物価問題に関する関係閣僚会議におきまして、タクシーをめぐる諸課題について早急に検討を進めることを決定いたしました。こうした背景の中で、今回冬柴国土交通大臣から交通政策審議会に諮問させていただいた次第でございます。

タクシー事業につきましては、平成14年2月需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が行われました。規制緩和の功罪につきましては、さまざまなご意見があることは承知しておりますが、私どもといたしましては、多様なサービスが出現し、あるいは待ち時間の短縮が図られるなど、一定の効果はあったものと評価しております。しかしながら、この間の長期的な需要の減少傾向の中で、タクシー車両の増加や昨今の燃料費の高騰などの要因も加わって、タクシーの経営環境は総じて非常に厳しい状況に置かれており、このことがタクシー事業に大きな問題を引き起こしていると言われております。

具体的に申し上げますと、1つは他産業との間で大きな賃金格差が生じております運転者の労働条件の悪化でございます。もう一つは、不十分な運行管理や、社会保険料の未納など、不適切な経営を行っている事業者が増加しているとされていることでございます。こうした状況下で、安全性の低下あるいは利便性の低下といった懸念、地域によってはさまざまな問題が生じておると認識しております。国土交通省といたしましても、こうした認識のもと、監査あるいは処分の強化など事後チェックの強化といった対策を講じますとともに、一昨年にはこの交通政策審議会に設置されましたタクシーサービスの将来ビジョン小委員会でタクシー事業の将来像などについてご審議いただいたところでございます。

申し上げるまでもなく、タクシーは年間20億人以上の方がご利用になっておられます大変重要な公共交通機関であります。他方、その置かれました状況や、あるいは役割は、地域によって千差万別でございます。本ワーキンググループでのご審議に当たりましても、そうしたタクシーの役割あるいは各地域の個々の個性、特性も十分におくみ取りいただければと存じます。また、タクシー事業につきましては、国民各層によって、あるいは地域によってまことに多様な考え方がございます。こうしたことから、国土交通省といたしましては、こうしたさまざまな声を十二分に把握するため、このワーキンググループのご審議と並行いたしまして、タクシー事業のあり方についてホームページ、インターネットを通じて広く全国各地の国民の方々にご意見を求めたいと考えております。その結果につきましては、適宜本ワーキンググループにもご報告させていただきたいと存じます。

本日からおおむね年末までの間、委員の皆様方にご審議いただくこととなりますが、ぜひとも忌憚のないご議論を交わしていただきまして、将来にわたり、より安全で安心な、そして質の高いタクシーサービスが、国民あるいは地域に提供され、我が国のタクシー事業が健全に発展していきますよう処方せんをお示しいただきたいと存じます。

以上、私のごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしく申し上げます。

【阿部企画官】 それでは、本ワーキンググループにご参加いただく委員等の皆様のご紹介をさせていただきます。

資料1の委員等名簿に沿って順にご紹介させていただきます。

一橋大学商学研究科研究科長兼商学部学部長、山内委員長でございます。

【山内委員長】 山内でございます。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 サントリー株式会社次世代研究所部長、佐藤委員でございます。

【佐藤委員】 佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 テレビ大阪株式会社代表取締役会長、富澤委員でございます。

【富澤委員】 富澤です。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 前読売新聞東京本社論説副委員長、松田委員でございますが、本日はご欠席でございます。

全日本交通運輸産業労働組合協議会議長、宮下委員でございますが、本日はご欠席でございます。

続きまして、関西大学副学長、安部臨時委員でございます。

【安部委員】 どうぞよろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 神戸大学大学院経済学研究科教授、小塩臨時委員でございます。

【小塩委員】 小塩です。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 東洋大学法学部教授、鎌田臨時委員でございます。

【鎌田委員】 鎌田です。よろしくどうぞお願いいたします。

【阿部企画官】 株式会社東レ経営研究所代表取締役社長、佐々木臨時委員でございます。

【佐々木委員】 佐々木です。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 社団法人全国消費生活相談員協会理事長、下谷内臨時委員でございます。

【下谷内委員】 下谷内でございます。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 秋葉原タウンマネジメント株式会社専務取締役、関臨時委員でございますが、今朝、急遽ご欠席との連絡をいただいております。

それから、社団法人共同通信社論説副委員長、田中臨時委員でございます。

【田中委員】 田中でございます。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 財団法人社会経済生産性本部余暇創研研究主幹、丁野臨時委員でございます。

【丁野委員】 おはようございます。丁野でございます。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 東京工業大学大学院理工学研究科教授、藤井臨時委員でございます。

【藤井委員】 藤井でございます。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 全国自動車交通労働組合総連合会書記長、今村専門委員でございます。

【今村委員】 よろしくよろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 社団法人全国乗用自動車連合会副会長、坂本専門委員でございます。

【坂本委員】 坂本でございます。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 社団法人全国乗用自動車連合会会長、富田専門委員でございます。

【富田委員】 富田でございます。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 社団法人全国個人タクシー協会会長、原専門委員でございます。

【原委員】 原です。どうぞよろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長、政栄専門委員でございます。

【政栄委員】 政栄と申します。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 全国自動車交通労働組合連合会書記長、待鳥専門委員でございます。

【待鳥委員】 待鳥です。どうぞよろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 社団法人全国乗用自動車連合会副会長、三浦専門委員でございます。

【三浦委員】 三浦でございます。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 続きまして、行政側の出席者のご紹介をさせていただきます。

自動車交通局、本田局長、先ほどごあいさつさせていただきました。

【本田局長】 よろしくよろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 自動車交通局、神谷次長でございます。

【神谷次長】 よろしく申し上げます。

【阿部企画官】 自動車交通局、藤田旅客課長でございます。

【藤田旅客課長】 よろしくよろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 自動車交通局、川勝安全政策課長でございます。

【川勝安全政策課長】 よろしく申し上げます。

【阿部企画官】 自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室、二井田室長でございます。

【二井田室長】 よろしく申し上げます。

【阿部企画官】 自動車交通局旅客課旅客運送適正化推進室、井出室長でございますが、少し遅れております。

それから、関東運輸局自動車交通部、益田部長でございます。

【益田部長】 よろしくどうぞ申し上げます。

【阿部企画官】 厚生労働省労働基準局監督課労働条件確保改善対策室、平塚室長でございます。

【平塚室長】 よろしく申し上げます。

【阿部企画官】 警察庁交通局交通企画課、本日は代理で課長補佐の宮内様にご出席いただくことになっておりますが、少々遅れております。

以上、委員等のご紹介をさせていただきました。

続きまして、本ワーキンググループの委員長につきましては、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会運営規則に基づきまして、事前に自動車交通部会の杉山部会長より、山内先生が指名を受けておられます。

それでは、山内委員長より一言ごあいさつをお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【山内委員長】 委員長にご指名いただきました山内でございます。どうぞよろしくお願いいいたします。

私、約30年間ぐらいタクシーのことを少し勉強しておりまして、それで今回もこういう形で皆様の司会役ということをやらせていただくというふうになっております。先ほど本田局長のごあいさつがございましたけれども、運輸交通の分野というのは、この10年ぐらい、全般的な規制緩和、あるいは競争導入ということが行われてきたわけでありまして。特にタクシーについては2002年に事業法が改正になって、参入とかあるいは運賃とかについての自由化がなされたということでありまして。この10年間ぐらいの運輸全体、そしてタクシーのこういった競争導入を見てみますと、先ほどこれもお話がありましたように、いろいろな意味で社会的に利益、消費者の利益というものが増進したというふうになっております。ただ、これも全般的に言えることですが、そういったプラスの面だけではなくて、それにまつわるいろいろな問題点も出てきた。ほかの分野に比べても、特にタクシーの問題は先ほど諮問の理由ということで、構造的な問題があるというふうなお話も受けました。私もそのとおりだと思っております。

そういうことで、この会議を開いて、次のタクシーのあり方というものを検討していくということになったわけでありまして、これはおそらくそんなに簡単なことではないというふうになっております。先ほど言いましたように30年ぐらい少しずつ勉強させていただきましたけれども、それでもなかなか答えが出ない、そういう分野だと思っております。ただ、ここにお集まりの皆さんのご協力を得まして、これまでの経緯、そしてこれからのあり方、少しでもいい方向に向くというふうなことで、具体的な案を示していきたいというふうになっております。

1年間、かなり長丁場ということでありまして、皆様のご協力を得まして、よい結論に到達したいというふうになっておりますので、どうぞよろしくお願いいいたします。

【阿部企画官】 ありがとうございます。

それでは、撮影のほうはここまでとさせていただきます。よろしくご協力お願いします。

(報道陣退室)

以後の進行は山内委員長にお願いいいたします。よろしくお願いいいたします。

【山内委員長】 承知いたしました。それでは、お手元の議事次第に従いまして進行させていただきますが、まずは諮問第61号について事務局からご説明をお願いいいたします。

【藤田旅客課長】 それでは、資料3に基づきまして、今回の諮問についてご説明をさせていただきます。

初めに、資料3の2ページでございますけれども、「諮問理由」、これを読み上げさせていただきます。

【阿部企画官】 それでは、読み上げさせていただきます。

資料3の2ページでございます。

諮問理由

タクシー事業については、平成14年2月に改正道路運送法が施行され、需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が行われたところである。

その後、待ち時間の短縮、多様な運賃・サービスの導入など一定の効果が現れているが、一方で、長期的な需要の減少傾向の中、タクシー車両が増加していることなどから、タクシーの経営環境は大変厳しい状況におかれている。とりわけ運転者の賃金の低下傾向は著しく、それが過労運転やサービスの低下等を招いているとの指摘がある。

こうした状況の中、平成18年6月以降、全国の多くの運賃ブロックにおいて、運転者の労働条件の改善を主な目的として、実質的に約12年ぶりとなる運賃改定の申請がなされ、現在、順次改定の処理が進められている。このうち、東京地区の運賃改定に際しては、内閣府の「物価安定政策会議」において、タクシー事業を巡る問題について様々な指摘がなされ、これを踏まえ、東京地区の運賃改定に係る「物価問題に関する関係閣僚会議」において、次のとおり決定されたところである。

〔物価問題に関する関係閣僚会議における決定内容〕

政府は、規制緩和の効果を消費者に一層還元し、また、タクシー事業の更なる発展を目指す方向で、以下の論点について早急に検討を進める。

(1) 総括原価方式の見直し、上限運賃規制そのもの見直し、サービスの多様化、利用者への情報提供の充実など、自由な競争の中で経営努力が促され、消費者利益に的確に反映されるようにする方策。

(2) サービスの質の確保、不良事業者の退出促進、タクシー運転者の賃金の確保等の観点から、経営の変革を促し、市場の構造を変える方策。

このため、物価問題に関する関係閣僚会議において早急に検討することとされたこれらの論点を中心としたタクシー事業を巡る諸問題について、本審議会のご意見を賜りたく諮問するものである。

以上でございます。

【藤田旅客課長】 この諮問を受けまして、交通政策審議会の諸規則にのっとり、このテーマが陸上交通分科会自動車交通部会に付託され、同部会の杉山部会長の決定でこのワーキンググループが設置された、こういうことになってございます。

資料3の後ろのほうにその関係の資料、それから資料4に関係の法令等が添付してございますけれども、詳しい説明は省略させていただきます。

資料5-1という横長の資料がございます。こちらに本ワーキンググループ設置の背景、経緯を用意してございますので、簡単にご説明をさせていただきたいと思っております。資料5-1の2ページでございます。

今回の諮問の契機となりましたのは、今年のタクシー運賃の改定でございます。ここにごございますように、平成18年6月に長野地区で申請がございまして、それ以降全国各地で運賃改定の申請がなされております。この主な理由というのは、タクシー運転者の労働条件の改善、それから燃料費高騰への対応ということが掲げられております。この申請を

受けまして、国土交通省では昨年3月に安全性それからサービスの質の維持等のためにタクシー運転者の労働条件改善が必要であろうという認識に立って、これに必要な経費、人件費を見込んで査定を行うという方針を示しまして、昨年4月以降全国の90の運賃ブロック中、現在45地区で認可をしてございます。その処理状況はこの表にあるとおりでございます。

ご参考までに、代表例といたしまして、東京地区の改定の状況を下にご書いてございますけれども、申請が一昨年8月31日以降なされました。改定申請率は平均で18.7%という率でございます。その後、この申請を受けまして、少し政府部内の調整等で時間がかかりましたけれども、昨年、平成19年の10月19日に認可の内容を公示しております。18.7%の申請に対しまして、改定率7.22%、初乗り運賃を現行中型660円から710円にするという内容で公示を行いまして、11月2日認可、12月3日実施という経緯になってございます。

3ページに現在まで認可をされた、実施された地区の地図を掲げてございます。

4ページでございますけれども、東京地区のタクシー運賃改定につきましては、内閣府に設置された物価安定政策会議、ここで有識者の方々のご意見を伺うことにされております。この物価安定政策会議は昨年の4月にまず第1回目が開かれました。主なご意見をここに掲げてございますけれども、左側でございますが、現行の運賃体系のもとでもタクシー事業への参入があるのであれば、運賃引き上げをする必要はないのではないか、あるいは、事業者はどの程度経営努力をしているのか、あるいは燃料費の高騰といたしますが、その割合は全体の経費の5%程度であり、大きな理由にはならないのではないか。それから、申請率、改定率が大幅ではないか。それから、運賃を上げても客離れでその後増収にはならないのではないか、こういった多くの疑問の声が出されたところでございます。一方で、現実問題として、歩合制の給与のもとでは、運賃の引き上げがないと労働条件の改正は難しいのではないか、あるいは安全性の確保等のためにやむを得ないのではないかと、こういったご意見、あるいは、もし改定するのであれば、労働条件の改善を確実に実施することが必要であるといったご意見も出されたところでございます。こういった多様なご意見を受けまして、取りまとめの意見といたしましては、右のほうにございますけれども、このうち(1)から(4)までは基本的に今回の運賃改定に関するものでございまして、もし、改定する場合には必要最小限にすべきであるとか、そういったことが書いてございますが、その最後の(5)のところ、「上限運賃の下で、タクシー運転者の労働条件を確保しつつ、適正な競争を通じて、経営効率の改善やサービスの向上、多様化が図れるよう事業の在り方を検討する必要がある」という指摘がなされたところでございます。

それから、引き続きまして、第1回目のこの会議で大変多くのご意見が出されたことを踏まえまして、もう一度この物価安定政策会議が開催されました。それがその5ページでございます。ここにおきましても、最近輸送実績が回復しつつあるのでもう少し様子を見るべきではないか、あるいは運賃改定をして、労働条件の改善がなされたとしても、また

増車が行われたならば、結局今と同じ状態になってしまうのではないかといったご意見。あるいは、タクシーの構造を変える経営努力が必要であって、タクシー事業のあり方自体を検討するのが運賃改定よりも先決ではないかというご意見、こういったご意見、さらに、総括原価方式、これは後ほどご説明申し上げますけれども、現在の運賃改定の方式でございます総括原価方式を見直すことが必要ではないかといったご意見が出されました。これに対しまして、こういった構造改善にはもう少し時間がかかるので、当面運賃改定しか有効な手段がないのではないかというご意見も出されました。これを受けまして、堀内議長、中央大学の堀内先生でございますけれども、議論の総括といたしまして、今回のさまざまなお議論を受けて、最後の黒ボツのところでございますけれども、総括原価方式による運賃改定について見直すべきではないかといった多くの意見が出た。長期的視点に立って運賃制度のあり方について検討すべきであり、国土交通省を中心としてできるだけ早期に検討に着手してもらいたいと、こういう取りまとめがなされたところでございます。

6 ページは物価安定政策会議の委員の名簿でございます。

こういった物価安定政策会議のご議論を受けまして、政府におきましては、これは東京の運賃改定につきましては、物価問題に関する関係閣僚会議に付議されることとされております。7 ページにその決定内容を掲げてございます。昨年10月18日にこの閣僚会議で東京運賃改定が認められたわけでございますけれども、その際の対処方針がこの7 ページの記のところでございます。これにつきましても、1 から3 までは今回の運賃改定に伴う措置でございまして、一層の経営効率化、サービス向上、労働条件の改善等が指摘されておりますが、この中の4 の項目で、今回の運賃改定とは別にタクシー事業にかかわる構造的な問題について早急に検討を進めると、先ほどの諮問文の中にございました指摘がなされたところでございまして、これを受けて今回諮問をさせていただいたと、こういう経緯でございます。

9 ページ、これはご参考まででございますけれども、今回の一連の運賃改定の中で、私どもは運賃改定の理由となりました労働条件の改善、これを確実に図っていただきたいと、あわせて、その結果を公表していただきたいというふうに業界のほうにお願いをしております。まず、その公表がなされた大分県の実績をつけてございます。大分県につきましては、昨年4月に改定が実施されまして、改定率10%でございますけれども、平均増収率が2%、運転者の平均賃金上昇率が5%という結果になってございます。3、4のところに細かい数字がございますけれども、基本的に全体としてはおおむね運賃改定の趣旨に沿った労働条件の改善が図られているのではないかと、こういう結果になってございます。

とりあえず、私からの説明は以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、今ご説明がありました諮問事項あるいは諮問の背景ですね、こういったことについて何かご質問等ございますでしょうか。

【三浦委員】 よろしいですか。

【山内委員長】 どうぞ、三浦委員。

【三浦委員】 三浦でございます。

【山内委員長】 どうぞ、お座りになって。

【三浦委員】 はい。先ほど紹介を受けました三浦でございます。私、全乗連の副会長、また、東京の副会長という立場からこの検討ワーキンググループに専門委員の一人として参加をさせていただきましたが、ひとつよろしくお願ひ申し上げる次第でございます。

ただいま国交省のほうからいろいろと今回のワーキンググループの設置経緯についてお話がございましたが、後ほどたぶん国交省のほうからタクシーの現状、また今後の進め方ということでお話があるだろうと思いますが、ぜひ事業者として当検討ワーキンググループにつきましては、先ほどもお話がありましたとおり、平成19年の9月18日付の東京の運賃改定認可に当たって物価問題に関する閣僚会議から示されたタクシー事業を巡る諸問題について検討していくということは十分承知しておりますが、ぜひこの委員会としてこの検討問題に入ります前に、各委員の皆様方に、改正道路運送法が施行された平成14年2月以降の業界の実態について改めてご理解をいただきたいなと思っております。特に全国の事業者は、私ども交通運輸事業者の使命として、常に安全の確保と利用者利便の向上を目指し、日ごろ事業を営んでおりますが、先ほどちょっと局長さんからもお話がありましたとおり、今日までの6年間で全国で新規参入事業者は600社を超え、なお今日まで東京でも100社以上は入っていると、参入されているという状況でございます。その結果、全国で既存事業者の増車も含めて2万台以上が増車されているというような状況で、全国各地で供給過剰によるタクシーの客待ち駐車や事故の多発等により、非常に社会問題化しているという現状でございます。本年1月には政令指定都市の仙台市が事故多発地域などの理由により、後ほど説明があるだろうと思いますが、緊急調整地域と、セーフティネットにかかるような指定をされるなど、全国的にタクシーを取り巻く環境は悪化の一途をたどっておりますので、この現状を改善しない限り、安全の確保と利用者サービス、その低下を避けられないと私ども危機感を抱いております。ぜひともこの検討項目に入ります前に、これも後ほどあるだろうと思いますが、全国地域の事業者の皆様さん方、それからできることなら自治体関係者、そして、特に直接的に事業監査なり許可なりされている運輸局の方々にもご出席をいただいて、直接この6年間の実態を聞いていただきまして、今後この示されたいろんな課題について検討していただくよう、改めてこの席でお願い申し上げる次第でございます。

以上でございます。

【山内委員長】 わかりました。事務局からあれですけども、後ほどこのワーキンググループをどう進めるかという中で、一定期間は今おっしゃったようないろいろな情報を取り入れて、それでまたその次のステップにつなげていくというようなことを考えております。

【三浦委員】 ひとつ、ぜひよろしくお願ひいたします。

【山内委員長】 後ほどまたその辺の説明があると思います。

そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

【待鳥委員】 諮問事項については書いてあるとおりでと思うんですけども、その中で触れられている構造問題ということについて、本省サイドでどういうふうに認識をされて、問題提起されていくのか、その辺のところを少しお伺いをしておきたいなというふうに思うんです。

【山内委員長】 事務局。

【藤田旅客課長】 これにつきましては、後ほど現状の中でご説明したいと思えますけれども、一昨年のビジョン小委員会の中でもいろんな整理がなされておりますので、そういったことを踏まえて後ほどご説明させていただきたいと思えます。

【山内委員長】 よろしいですか。

【待鳥委員】 はい。

【山内委員長】 そのほか、いかがでしょうか。

ほんとうはいろいろとご質問あるかと思えますけれども、次のきょうの主たる議題が「タクシー事業の現状等について」ということでありまして、おそらくこの中で今のお話を含めて詳しく議論できるというふうに思いますので、議事を進めさせていただきませんが、「タクシー事業の現状等について」ということ、これも事務局から資料のご説明をお願いします。

【藤田旅客課長】 それでは、資料5-2と右肩に書いた、先ほどの資料の10ページ以降でございます。ここで「タクシー事業の現状等」について、ご説明をさせていただきます。

11ページでございますが、タクシー事業のまず規模でございます。車両数全国で26万7,000台強でございます。輸送人員が年間に約20億人、営業収入が2兆円強ということでございます。比較の意味で申し上げますと、乗合バスが輸送人員が40億人でございますので、大体その半分、それから営業収入が乗合バスが1兆円でございますので、大体その2倍と、こういった事業規模でございます。これを担っている事業者、体制でございますけれども、下のほうに法人タクシーと書いてございます。法人タクシーが約7,000事業者ございまして、車両数が22万台強、単純に1者当たりを平均いたしますと約30台規模の会社ということになります。総従業員が41万1,000人ございまして、そのうち90%近い35.8万人が運転者ということになってございます。これに対しまして、個人タクシー、右のほうにございますけれども、4万5,929者、車両台数も当然同じでございますけれども、全体の車両数に占める割合で言いますと2割弱が個人タクシーという状況でございます。

こういったタクシー事業の長期的な推移を12ページに掲げてございます。輸送動向、あるいは事業の状況を示したものでございますけれども、まず、緑色の折れ線グラフ、これが輸送人員でございます。昭和45年の34億人、このあたりがピークでございます、

以降、長期的には減少傾向が続いております。近年横ばいという傾向が見られております。それから、下の水色の棒グラフ、これが運送収入でございます。平成5年ごろまでは運賃改定もございまして上昇してまいりましたけれども、平成5年以降、ほぼ輸送人員と同じような動向をたどっております。

それから、こういった状況の中で、車の数、これが赤い折れ線グラフでございます。これも基本的には長い目で見ると増加傾向でございますが、平成14年2月まではいわゆる需給調整規制という形で、台数規制が行われておりました。したがって、14年まではそのときどきの需給動向、あるいは免許の方針によりまして、一時期に車が増える、非連続的に増えるといった傾向があらうかと思っております。平成14年以降につきましては、後ほどまた詳しくご説明いたしますけれども、基本的に増加傾向になってございます。一番上の青い事業者数、これについては、おおむね7,000事業者前後で、大きな変化がないというのがこの間の状況でございます。

13ページに法人事業者の費用構成を掲げてございます。費用のうち、68.2%が運転者の人件費でございます。燃料油脂費が6.6%、これは平成17年度の数字でございますので、最近の燃料費の高騰によりまして、この比は少し今現在上がっていると思われれます。その他、車両関係費が9%、保険料・租税等が4.5%、一般管理費が9.1%ということになってございます。ちなみに人件費、ここは運転者人件費68.2%と書いてございますけれども、一般管理費分を入れた総人件費で見ますと75%近くという数字になります。経営状況は、そこにございますとおりはほぼ収支とんとんといえますか、若干の営業利益を計上している状況でございまして、この収支状況に大きな変化はございません。

それから、その事業規模、各法人の事業者の事業規模でございますけれども、14ページ、車両規模別の内訳、左上のグラフでございますが、10両までの会社が30%、それから30両までの会社が36.1%ということで、3分の2が30両以下の会社ということになってございます。従業員規模で見ましても10人までが19%、30人までが33.3%、50人までが15%ということで、50人以下の規模が大体7割ぐらいになります。資本金規模別に見ましても、500万円までが21%、1,000万円までが44.9%ということで、ここでも7割程度が1,000万円以下の企業ということで、中小企業の多い構造ということになってございます。

15ページにそれぞれの事業規模ごとの組織の例、タクシー会社の組織の例。実際の会社をもとにした1つの模式的なものというふうにご理解いただきたいと思っておりますけれども、例えば大規模事業者保有車両500台の会社でございますと、本社部門といたしまして、経営企画、総務、経理等の部門に分かれております。そのもとに運行部門がございまして、実際の運行は幾つかの営業所で行われているといった形態が一般的ではなからうかと思っております。営業所におきましては、運転者のほかに運行管理あるいは整備管理等を行う管理的な職員がいらっしゃる、こういう状態でございます。1つの例でございますけれども、この大規模事業者のところの下の方にございまして、従業員、この会社の場合、

1,357名のうち、運転者が1,250名、管理部門が107名と、こういう構成になってございます。

これが右側の中規模事業者になりますと、本社部門といいますか、管理部門が簡素化されてまいります。運行部門の基本的な構成は、いわば現場のほうは大規模部門とあまり大きな変化はございませんけれども、管理部門が簡素化されるという傾向にございます。

その下、小規模事業者、保有車両10両になりますと、さらにそういった傾向が進むということが言えようかと思えます。概して申し上げますと、小規模ほど管理部門の比率が相対的に高くなりますが、一方で、管理部門の兼務が多くなるというのがタクシー事業の各会社の実態ではなかろうかと思っております。

それから、16ページ以降で、少し交通全体の中でのタクシーの整理をしてございます。左側が輸送人キロの比率でございませけれども、タクシー・ハイヤー、全体で見ますと0.8%という比率でございませ。それから、旅客輸送量、人単位で見ますと、右側のグラフでございませけれども、全体の2.5%を担っているという状況でございませ。

これを時系列で見たのが17ページでございませ。平成元年を100とした場合の指数で、各モードごとの輸送人員の推移を示してございませ。右のほうに合計と書いた青い線がございませけれども、真ん中あたりでございませ。全体で見ますと、この17年の間に14%ほど輸送人員が増加してございませ。その内訳としましては、航空、自家用車、このあたりの伸びが非常に大きくなってございませして、JR、民鉄といった鉄道が若干の増加といった傾向でございませますが、バス、タクシー、海運、このあたりがおおむね3割強減少しているといったのがこの平成に入ってから状況でございませ。

それから18ページ以下で利用者の利用実態等を整理してございませ。各地域のタクシーの利用目的を聞いたアンケート結果でございませ。アンケートの項目設定に違いがございませるので、厳密な比較はできませんけれども、そういう前提でございませますと、東京あるいはその右側の大阪、こういった大都市地域では、全体として見ると仕事あるいは急用といった利用目的が相対的に多くなってございませ。それに対しまして、地方部、その下の和歌山県、あるいは山形県といったあたりでは、通院あるいは買い物といった利用目的が相対的に多い状況になってございませして、都市規模によって利用目的にはかなり差があるという実態でございませ。

それから、利用回数を訪ねたのが19ページの枠でございませ。これにつきましても、東京、大阪といった大都市部では、例えば月に20回以上利用するという方が10%以上いらっしゃいますし、それから一番多いのは4から6回といった、この層でございませますが、地方の和歌山県になりますと、ほとんど利用しない、あるいは月に一、二回しか利用しないといった利用者の方が多くて、大都市圏ほどいわば1人当たりの利用回数が多いといった実態がございませ。

それから、その利用の形態が20ページでございませ。ここに流し、駅・辻待ち等、無線配車、車庫待ちと、こう書いてございませけれども、流しというのは文字どおり路上を

走っている車をとめて乗る形態でございます。駅待ち・辻待ちと申しますのは、例えば駅でありますとかタクシー乗り場、ここでタクシーに乗るという形態でございます。それから、無線配車、これは電話で無線車を呼び出して乗るという形態、車庫待ちと申しますのは、営業所で直接乗るか、あるいは営業所で無線のついていない車を配車してもらうと、こういった形態でございまして、大ざっぱに言いますと、流し、それから駅・辻待ちが営業所外での利用、それから無線配車、車庫待ちが通常は電話をかけて呼ぶ利用と、こういったことになります。ごらんいただきますと、政令指定都市では流しが半分近くございまして、駅・辻待ち等あわせると75%、75%は電話以外の利用、町の中で拾うという利用になってございます。その比率が人口が少なくなるほど流しが低くなってまいりまして、電話での利用が多くなるというのが都市規模別の実態でございます。ちなみに、東京の数字を申し上げますと、東京ではこの中の流しが71.3%、駅・辻待ちが25.2%でございまして、96%が営業所外、電話以外の利用という実態になっております。

それから、21ページでございますけれども、タクシーに対する意見・要望をアンケートで聞いた結果でございます。東京あるいは大阪では、旅客接遇に関する苦情が最も多くなっております。半分、あるいはそれ以上が旅客接遇に関する要望でございます。そのほか、地理知識、運転操作等に関する要望がございます。ここで山形県の例を、地方部の例として掲げてございますけれども、ここでは運賃料金に関する要望が最も多いという実態でございます。

以上がタクシーの現在の状況でございますけれども、引き続きまして、資料の5-3によりまして、「タクシー事業に関する現行の制度の概要」をご説明いたします。

23ページでございますけれども、「タクシー事業に関する現行制度」。まず、参入等の面におきましては、新規参入の場合、許可制ということになってございます。この営業区域というのは、現在、全国で645設定されております。その際、許可をするわけですが、許可の視点としましては、ここにごございますように輸送の安全確保に必要な体制・能力の審査、例えば車庫の確保、教育・指導体制の確保等でございます。それから、事業を適確に遂行するに足る能力の審査、これは資金計画、法令知識等でございます。それから、欠格事由に該当しない。これは過去2年以内に事業許可の取り消しを受けていない、あるいは刑罰を受けていない、こういった事由でございまして、こういったいわば事業を安全・適確に遂行できるかどうかといった観点からの審査をしてございます。

それから、一たん参入後に事業計画を変更する場合、これは事項によって認可あるいは届出ということになってございまして、例えば営業区域を拡大するような場合、これは新規参入と同様の認可でございまして、増車、減車については事前の届出制ということになってございます。

それから、1つ参入に関するいわばセーフティーネットといたしまして、著しく供給過剰となった場合に、緊急調整措置というものが設けられてございまして、地域、期間を定めて新規参入、増車を停止するという措置が設けられております。これにつきましては、こ

れまでに沖縄本島、それから仙台市が現在指定されておりますけれども、その2カ所で適用事例があるだけでございます。ただし、緊急調整が適用されましても、新規の参入、増車を停止するだけでございまして、減車を促す仕組みは設けられておりません。

それから、運賃の面でございますけれども、制度の上では認可制ということになってございまして、これは運用として上限規制を行っております。認可の基準といたしましては、「能率的な運営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないこと」、いわゆる総括原価主義が用いられております。それから、不当な差別的取り扱いをしない、不当な競争を引き起こすおそれがない、こういったことが認可の基準になってございます。

それから、事業運営の面では、組織体制、例えば運行管理者を選任している、整備管理者を選任している、あるいは運輸安全マネジメントということで、組織全体として安全に対する取り組みがなされている、こういった規制がございまして。それから、運転者につきましては、選任に当たって研修を義務づけております。それから、運行につきましては、個別の運行ごとに点呼を義務づけたり、あるいは運転者の拘束時間の制限をしたり、運行記録計による速度等の記録義務づけをしたりといった制度がございまして。それから、サービス面では約款、これを認可いたしております。それから、区域外の運送を禁止している、こういった規制がございまして、主として安全、それから利用者保護のためのいろんな制度が設けられているところでございます。

それから、タクシーにつきましては、運送引受義務というものがございまして、一定の場合、公序良俗に反する場合等を除いて、運送の引き受けを拒絶してはならない。いわゆる乗車拒否をしてはならないという規制がございまして。

それから、最後に、タクシー業務適正化特別措置法に基づく措置と書いてございますけれども、これはここまで申し上げたことは、基本的には法人タクシーの法人に対する措置でございますけれども、タクシー業務適正化特別措置法という法律に基づきまして、現在東京と大阪では、運転者個人に対する規制を行っております。地理試験に合格するなど、一定の要件を満たして登録を受けた者でなければ、その地区ではタクシーの運転者として乗務できないという規制が行われております。

以上が全体のアウトラインでございますけれども、24ページに運賃に関しまして、少し詳しく説明をしております。現在のタクシー運賃、左側でございますけれども、タクシー事業の経営に必要な営業費に適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がこれと等しくなるような水準で運賃を決定すると、いわゆる総括原価方式が用いられております。その際、運用といたしましては、各運賃ブロック、これは全国に90設けられておりますけれども、その90の運賃ブロック内の法人事業者全体の車両数の70%を超える申請があった場合に審査を開始いたします。審査に当たりましては、標準的な経営を行っている事業者の経費をもとに運賃額を決定、すなわち効率の悪い事業者の経費を排除いたしまして、それをもとに運賃を決定することにより、経営の合理化を促す、こういう制度になってございます。

それから、先ほど運用として上限規制と申し上げましたけれども、これが右側の自動認可運賃制度の概要というところでございます。実際の運賃認可を行いますときには、申請に基づきまして、総括原価方式に基づいて査定をした上で、上限運賃と下限運賃、この下限運賃は上限から約10%下でございますけれども、その範囲の運賃を自動認可運賃として設定して、事前に公示をしております。この下のイメージ図をごらんいただきますと、これは東京の現在の例でございますけれども、710円の初乗り運賃からスタートする、この一番上の階段、これが上限運賃でございます。それから下限が630円からスタートする、これも運賃でございます、この間に9種類の運賃体系が設けられております。この運賃、いずれかを選択する場合には、審査を省略いたしまして自動的に認可すると、こういう運用をしております。この下限運賃を下回る運賃につきましては、これは個別に審査をいたしまして、不当な競争を引き起こすおそれがないかどうか、こういった観点からチェックをして、問題がなければ認可すると、こういった運用をしております。

25ページに東京と名古屋の運賃の例を掲げてございますけれども、例えば東京では2キロまで710円、それから以後288メートルごとに90円、それから時間距離併用運賃ということで、一定の速度、これは速度10キロ以下になったときには1分45秒ごとに90円というふうな運賃体系が設けられておまして、そのほか割増、割引料金等が設けられております。名古屋につきましては、昨年運賃改定をした運賃をここに掲げてございますけれども、従来は東京と同じような運賃体系でございましたが、昨年の運賃改定によりまして初乗りを、距離を短縮して500円という運賃を設定しております。それによって初乗りは従来よりも低くなったと、こういった運賃改定を昨年実施しております、地域によって運賃体系にもかなり差があるところでございます。

26ページに運賃改定の詳しい手順を載せておりますけれども、詳細は省略させていただきます。

それから27ページでございますけれども、タクシーの1つの安全性あるいは利便の確保策としまして、先ほど東京と大阪では運転者の登録を行っているとお申し上げましたけれども、その登録を行っているのはこのタクシーセンターという法人でございます。これは先ほど申し上げたタクシー業務適正化特別措置法に基づきまして、昭和45年に設けられた組織でございます、東京、大阪、それぞれのタクシーセンターにおきまして、先ほどの運転者の登録事務、それから適正化事業ということで、街頭指導でありますとか、研修、苦情処理等の業務を実施しております。それから、登録のための地理試験、これもこのセンターで実施しております。

以上が現行制度の概要でございますけれども、タクシーにつきましては、平成14年に規制緩和が行われております。その概要が28ページでございます。従来は事業の参入につきましては需給調整を行う事業区域ごとの免許制でございました。需給調整という意味は、基本的には供給が足りないと判断される場合にのみ新規参入あるいは増車を認めると、

こういう制度でございます。平成14年度以降、これは許可制度になっておりまして、そういう数量調整を撤廃いたしまして、資格要件のみで許可することにしております。それから、事業計画につきましても増減車、これを同様の需給調整のもとでは認可制にしておりましたけれども、現在は事前届出制でございます。それに加えて、セーフティーネットとして先ほど申し上げた緊急調整措置が設けられております。運賃・料金につきましては、認可制が維持されております。それから、事業の退出は従来許可制でありましたが、現在事後届出ということになってございます。

この規制緩和でございますけれども、平成14年に最終的にこういう形になったわけがありますが、その前から段階的に規制緩和を進めてまいりました。これは29ページでございます。運賃につきましては、従前は同一地域同一運賃ということで、原則として地域の100%の事業者から申請があったときに運賃改定を審査する、認可するという運用になっておりまして、1つの地域では基本的に同じ運賃が適用されておりました。平成5年に同一地域同一運賃によらない個別の申請についても認めるということで弾力化を図りまして、平成9年には現行の制度とほぼ同様のゾーン運賃制を導入いたしました。平成14年2月以降もこれが踏襲されております。

それから、需給調整につきましては、従前免許基準に基づいて需給調整を行ってまいりました。それを平成5年に一定幅、ここで東京の場合、例えば5%の範囲内では弾力的に車両の増減車を認めるという運用を行いまして、結果としてはほとんどの事業者が5%上限まで増車をしたところでございます。それから、平成9年には需要見込みに応じた基準車両数、これはいわばその需要に応じた車両数ですが、それに10%上乗せした車両数まで供給を認める弾力化を行いまして、この際に東京では33年ぶりの新規免許がなされたところでございます。それから、平成10年にはその10%を、20%に上乗せいたしました。そういった需給調整規制の弾力化を図ってまいりましたけれども、14年2月にはそれを完全に撤廃をしたということでございます。

それから、参入の基準、一番右でございますけれども、事業区域ごとの免許に際しまして、いろんな質的な要件がございます。これに関しまして、平成6年にその事業区域自体を拡大するという措置を講じました。その後、個別項目でございますけれども、例えば平成7年には車庫が屋根つきのものでなければならないといったその規制を撤廃いたしまして、屋根がなくても車庫を認めるということにいたしました。それから、平成8年には従来所有を求めておりました車両につきましてリースでも結構ですという措置を講じております。それから、平成9年、最低車両数の見直しと書いてございますけれども、従来は例えば東京では60両、名古屋、大阪では30両という最低車両を持たなければ新規参入を認めないと、こういった規制をしておりましたけれども、これを引き下げまして、人口50万以上の都市では10両、その他の都市では原則として5両と、こういったことに引き下げて現在に至っております。それから、規制緩和にあわせまして、平成10年2月でございますけれども、車齢要件、これは従来は新規参入に際しては、法定耐用年数内の新し

い車でなければ認めないと、こういった運用をしておりましたけれども、これを撤廃して現在は中古でも新規参入ができると、こういった状況になってございます。

そういった規制緩和後の状況が30ページ以降でございます。

31ページでございますけれども、規制緩和の前後、少しの期間をとって、平成7年以降の全国の法人の状況でございます。まず、輸送人員、これは青い線、それから運送収入、これは黒い線でございますが、これをごらんいただきますと、平成7年から平成12、3年にかけて大幅に減少をしております。その後、ほぼ横ばいという状況でございます。この間の減少の背景には、基本的に経済の停滞といった状況があるものと思われましても、規制緩和前の時期に非常に大きな減少を見ております。一方、緑が車両数でございますけれども、平成13年までは需給調整規制をしておりましたので、基本的には車両数は増減がございません。平成14年の規制緩和以降、各年、少しずつ車が増えているといった状況でございます。こういった需要供給、それぞれの要因によりまして、この赤が日車營收、これは実際に稼働した車両1台当たりの1日の収入でございますけれども、これが平成7年には3万7,710円であったものが平成18年には21%減、8,000円減の2万9,000円の水準まで落ち込んでいるといった状況でございます。基本的にはこの間一貫して低下を続けておりますけれども、最近二、三年、やや持ち直し傾向がございます。

これは全国の状況でございますが、これを地域ごとに少し見てみたものが32ページでございます。各ブロックごとに主要な都市を掲げてございます。まず、需要といたしまして、総実車キロ、それから供給面では実在車両、延べ実働車両、これを平成10年、13年、18年でとっております。かいつまんでご説明いたしますと、札幌をごらんいただきますと、需要面では平成10年を100といたしました場合に、平成13年の段階で89まで落ちて、1割以上この3年間で需要が減少しております。その傾向は規制緩和後も変わりませんで、平成18年度にはそれが81まで落ちているというのがこの間の需要の実態でございます。これに対しまして、供給面では平成10年、13年を比較していただきますと、ほとんど増加はございませんけれども、平成14年の規制緩和以降、これが1割ほど増えているといった状況でございます。すなわち、規制緩和の前後を通じて需要は減少しておりますが、規制緩和後は、それに供給の増加が加わっているというのが札幌の状況でございます。仙台につきましても、ほぼ同様の状況でございますけれども、ここで特徴的なことは、車両数の増加が非常に著しいこととございまして、平成13年から18年度の間にはほぼ5割増加をしております。需要が落ち込む中で5割増加しているというのが仙台の状況でございます。一方、新潟をごらんいただきますと、ここは車両数自体も若干減少しております。ただ、需要の落ち込みが非常に大きいといった状況になってございます。東京は需要も若干増加しておりますけれども、車両数の増加がそれを上回っているといった状態でございます。そのほかの地区、個別にはご説明を省きますけれども、基本的には多くの地域で規制緩和前後を通じて需要が減少し、規制緩和以後車が増えていると、

こういった実態がございます。ただ1点確認いたしますと、供給面をごらんいただきますと、例えば仙台と大阪を比較していただきますと、仙台では実在車両が147ということで、5割方増えておりまして、実働車両というのは、実際に稼働した車でございます。これもそれに見合って36%増えてございます。ところが、大阪をごらんいただきますと、実在車両、車の物理的な数は36%増えておりますけれども、おそらく運転者が集まりにくいという状況もあって、実働、稼働する車はあまり増えていないという状況がございます。この辺は地域によって随分ばらつきがございます。

こういった状況の中で、労働条件がどうなっているかというのが33ページでございますけれども、棒グラフが賃金でございます。年間の賃金でございますけれども、青がタクシー運転者でございます。一般産業は平成7年以降、ほぼ一貫して550万円前後でございますけれども、タクシー運転者につきましては、平成8年の410万円をピークといたしまして、平成18年329万円まで落ち込んでおります。100万円近くの落ち込みが見られるところでございます。労働時間については一貫してタクシーが一般産業より200時間程度長い状況が続いてございます。下のほうに平均年齢の推移を書いておりますけれども、タクシーは高齢化が進んでおりまして、平成18年55.3歳ということになっております。平成7年におきましては、全産業とタクシーの差が10歳程度でございますけれども、これが今14歳程度に広がっているという状況でございます。

この賃金を地域別に各県別に見たものが34ページでございます。青いのが全産業平均で、赤がタクシーでございますけれども、したがって、この青いところが全産業とタクシーの差ということになります。最もタクシー運転者の賃金が高いのは東京で、430万程度でございますけれども、一番右側のほう、宮崎、沖縄といったあたりでは年間の所得が200万円を割っているといった非常に厳しい状況に置かれております。

以上が労働条件の実態でございます。

それから、運賃、35ページでございます。先ほど申し上げたとおり、現在は基本的に幅運賃規制をしております。問題がなければ下限以下の運賃も認めるということになっておりますけれども、左側の表をごらんいただきますと、12地区ではその上限、すべての車両がその上限運賃を適用しているといった地区が12地区ございます。上3つ、90%以上が上限の運賃を適用しているという地区をあわせると、49地区になりまして、全国90地区のうちの49地区が90%以上の車が上限をつけていると、こういった実態でございます。そのほかの地区では10%以上の比率で上限運賃以外の運賃が存在するという状況でございます。それを個別に見たのが右のグラフでございます。これは主な地域の運賃のばらつきぐあいを見たものでございます。オレンジ色が上限運賃、その幅の上限の運賃でございます。それから、緑がその下限運賃、黄色はその間の運賃ということでございます。それから、赤が、これが先ほど申し上げた下限以下の運賃で、個別に認可した運賃でございます。それから、白が運賃改定を見送ったことによって旧運賃が適用されている車両でございます。各地域によって相当ばらつきがございますが、特に都市部、地方

部といった傾向、例えばそういった傾向を見出すことはなかなか難しいのではないかと
いう気がしております。少し特徴的なことといたしまして、石川、大阪あたりでは、この赤
の下限割れ運賃、例えば500円のワンコインタクシーでございますとか、こういった運
賃の比率が相対的に高くなっております。

それから、36ページに運賃の中でも事業者の創意工夫によって営業的な割引、いろん
な形態が出ております。遠距離割引、妊婦割引、乳幼児割引等、いろんな営業的な割引が
出てございますけれども、その一覧を掲げてございます。詳細は省略させていただきます。

それから安全性、37ページでございますが、走行1億キロ当たりの交通事故件数の推
移を車種別に見たものでございます。平成8年以降、おおむね横ばい状態というのがほか
の車種の状況でございますけれども、この赤の事業用乗用車、これがタクシーでございま
すが、これはこの間増加傾向にございます。

それから、同じく死亡事故で見たものが38ページでございます。これにつきましては、
ほかの車種はこの間減少傾向にございますが、この赤のタクシーについては横ばいという
状況が続いております。

それから、サービス面で苦情の状況を見たものが39ページでございます。この折れ線
グラフが総件数でございます。これは平成13年からインターネットによる苦情を追加し
ておりますので、厳密な意味での連続性はございませんけれども、全体としては高どまり
という傾向にございます。中でも、オレンジ色の棒グラフでございます接客不良・乱暴運
転、この苦情が少し増加する傾向でございます。これは申し遅れましたけれども、東京の
特別区、武蔵野、三鷹地区の数字でございます。

それから、別のアンケートで40ページでございますけれども、タクシーに関する利用
者の意識を聞いたものがございます。これは全国で実施したアンケート調査でございます。
平成17年に、3年前、すなわち規制緩和前と比べて現在のタクシーの状況をどう評価す
るか、こういったことを尋ねたものでございます。赤が「よくなっていると思う」、そ
れから、水色の部分が「悪くなっていると思う」と、こういう項目でございますけれども、
運賃料金の多様化、待ち時間の短縮、運転者の接客態度、このあたりは昔と比べてよくな
っているという肯定的な評価が相対的に多くなっております。それから、運転者の運転技
術、それから道の詳しさ、地理の詳しさ、このあたりが否定的な評価が多いといった状態
でございます。

こういった状況を受けまして、国のほうで最近何をやっているかというのが41ページ、
42ページ以降でございます。42ページに全体の項目を整理しておりますけれども、1
つは監査の充実、いわゆる事後チェックの強化ということで、監査の充実、あるいは行政
処分の厳格化という措置を講じてございます。特に平成18年以降、原則として監査を無
通告で実施するとか、あるいは新規参入事業者に対しては早期に監査に入る、あるいは厚
生労働省との連携を強化する、行政処分の厳格化を行うといった措置を講じております。
それから、その下でございますけれども、ビジョン小委員会において、将来のビジョンの

検討をいただきまして、それに基づいて運転者の登録制度の拡大を予定してございます。それから、右上でございますが、これは冒頭申し上げましたように運賃改定に当たりまして、労働条件の改善を図っております。それから、その下でございますけれども、緊急調整地域ということで、昨年11月に仙台を緊急調整地域に指定するという方針を打ち出しまして、あわせてその他の地区につきましても安易な増車等に対する慎重な判断を促すための措置を試行的に導入しております。本年1月からは仙台市が緊急調整地域に指定されております。

少し個別の項目についてご説明いたしますと、43ページでございますけれども、監査処分に関しましては、この真ん中の赤い数字をごらんいただきますと、規制緩和当時、私どもの出先の運輸局、それから支局の合計の監査要員の数が108名でございましたが、これをほぼ倍増いたしまして、19年度に200名の体制にもってまいりまして、事後チェックの体制を強化しております。ここにあります監査件数、これはバス、トラック等を含めた全体の数でございますけれども、この監査件数の増加にも努めているところでございます。

それから、ビジョン小委員会、これでございますけれども、44ページでございます。ビジョン小委員会、これも山内先生に小委員長をお願いして検討いただいたものでございますが、タクシーにつきましては、現状認識として輸送人員が減少し続けておりまして、このままでは産業としての衰退が懸念されるという認識に立ちまして、将来の姿として公共交通機関としてのタクシーサービスを中心にして、多様なニーズに対応するための総合生活移動産業への転換が必要ではないかということが打ち出されております。右側のほうに概念図がございますが、真ん中の白い公共交通機関としての輸送サービス、これを基本にしながら、例えば生活支援でありますとか、観光関係でありますとか、そういったいろんな付加的なサービスをつけていく、こういったビジョンが示されております。そのためにはということで、下のほうに3つの柱がございますけれども、1つは公共交通機関として安全・安心な輸送サービスの提供が必要である、それから多様化・高度化するニーズに対応したサービスの提供促進が必要である、それから渋滞・環境問題への対応が必要だ、こういった3つの柱が示されておりました、それに基づく個別の施策が提言されております。その施策の1つとして、運転者の登録制度の拡大ということが提言されているところでございます。

こうしたこの提言の背景にございますタクシーの構造問題、これが先ほどのご質問ともかかわり合いがあるかと思っておりますけれども、45ページ、これはそのビジョン小委員会の中で整理をしていただいたタクシーの市場、それと構造の課題でございます。かいつまんでご説明いたしますと、上のほうに①、②、③、④とございますけれども、タクシーにつきましては、例えばタクシーをおりるまで利用者に運賃がわからないなど、いわゆる情報の非対称性が存在している。それから、流し営業では、特に選択をしにくいという状況がある。それから、一度限りの取り引きであることが多いために良質なサービス提供意欲

の低下を生じやすい、こういった構造的な問題が指摘されております。

それから、④におきましては、場外営業という特性で、労務管理が困難であるために歩合給が主流になっている。その結果といたしまして、運転者と経営者が一体となって利用者に接するというのではなくて、経営者は運転者に委託的な関係があり、その運転者が利用者と接するという供給の二重構造が生じているのではないかと、こういった分析がされております。こういった問題点に起因して、その左の真ん中辺にございますけれども、いわゆる経済学で言う市場の失敗が存在し、問題のある事業者が市場からなかなか退出せず温存される傾向があるのではないかと、こういった問題認識が示されております。

それからもう一つ右のほうでございますけれども、先ほどの歩合給を背景といたしまして、一方で、その⑤のところでございますが、車両費が相対的に低く、増車が容易であるといった要因もあり、1台当たりの売上げが減った場合、それを台数でカバーするという経営者の発想になりがちなために増車を招きやすい、こういった課題があるのではないかと、こういったことがこのビジョン小委員会の中で整理をされております。

それに対する対策の1つとして、46ページでございますけれども、タクシー運転者の登録制度見直しということで、先ほどのご説明の中で東京と大阪についてのみタクシー運転者個人に対する登録制度が実施されていると申し上げましたけれども、昨年法律改正をいたしまして、本年6月以降、これを主な政令指定都市にも拡大するという方向で現在準備を進めておるところでございます。

それから最後47ページでございますが、緊急調整等に関する措置でございますけれども、まず一番上の赤い地域、仙台市、これが先ほど申し上げたとおり非常に大幅な車両の増加が見られる地区でございますが、ここを本年1月以降緊急調整地域に指定いたしまして、増車、それから新規参入、これが一切禁止をされております。今年8月までの措置でございます。それから、その他の地区につきましても、従来から特別監視地域ということで、若干供給過剰の兆候のある地域を指定いたしまして、監査の強化等の措置を講じてきたところでございますけれども、今回この中で③という特定特別監視地域というところがございますけれども、ここで新しい措置を追加してございます。この右側のほうにございます1つは増車への対策といたしまして、増車をする際に、労働条件等に関する計画、見通しを提出していただく。事後的にそれを確認いたしまして、その計画、見通しどおりになっていない場合には減車を勧告すると、こういう措置を導入しております。それから、増車を実際に行う前に監査を行いまして、そこで違反が見つかった場合には増車の見合せ、あるいは減車を勧告するという制度を導入しております。それから、基準車両数内への復活増車に対する監査の特例ということで、一たん減車をした後に、その範囲内で増車をする場合には監査の対象外とするという措置を講じております。新規参入についても同様の措置を講じると同時に、最低車両数をこの地区については引き上げてございます。これは考え方といたしましては、労働条件の低下をもたらすような新規参入増車、あるいは違法な不適切な経営を前提とした増車、これについては抑制的な措置を講じようという考え方

でございます。こういった措置を本年8月までの試行的な措置として現在実施しております。9月以降、この状況を見ながら次の対応を考えていきたいというふうに思っております。

少し長くなりましたが、以上でございます。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。タクシー事業の現状等についてご説明いただきました。

きょうは最初のワーキンググループですので、これに基づいていろいろなご質問とかあるいはご意見をフリーにご発言願おうと思います。何かこの件についてご質問等。どうぞ。

【坂本委員】 すみません。資料を持ってきておるんですが、配付させてもらうということで少しお時間の余裕をちょうだいできますか。その間、どなたかご発言がありましたらどうぞ。

【山内委員長】 わかりました。時間も限りがありますので、結構ですけれども手短にお願いしたいと思います。

【坂本委員】 はい、手短にやりますけれども、どなたか先におやりになる方がおいでになりましたら、やってください。ちょっと資料を持ってきていますので。

【山内委員長】 ああ、そうですか。

【坂本委員】 はい。配付させてもらう時間だけごちょうだいできましたらと思いますけど。

【山内委員長】 わかりました。

【佐々木委員】 委員長、よろしいですか。

【山内委員長】 どうぞ。

【佐々木委員】 佐々木ですけど、去年のタクシーの値上げについて、物価安定政策会議の中で、私は値上げに反対いたしました。根本的な解決にならないし、今起こっている経済的な市場の流れの中では逆行する対応だろうということで反対申し上げました。そのときは非常に矛盾を感じながらの反対でしたけれども、今回こういうふうな形で制度そのものも考えるということで、大変いい機会をつくっていただいたと思います。ぜひこの後、いろんな勉強に入りますけれども、私はまだ実態がよくわかりませんので、わかった上でいろいろご意見を申し上げますが、どうしても触れなきゃならないとか、議論しなきゃいけないものとして、台数の規制というのを考えなきゃいけないんじゃないかなという気がしています。まだ今この資料を見ただけです。

28ページのところをちょっと見ていただけますか。タクシーの規制緩和の概要のところの2行目に、「公正な競争を通じた事業活動の活性化・効率化、サービスの質の向上」ということをうたっているんですけども、それが今できたのかということを確認する必要があるだろうと思うんですね。31ページのところに数字がいろいろ出ていますが、サービスの向上というと、消費者にとってはタクシーの値段が下がることが一番いいんですけども、もちろんいろんな接客態度がいいとか、そういうのも必要ですが、まず端的に言え

ば値段の問題だと思うんですね。結果は、大幅に輸送人員の減少が起こった。要するに、タクシーにみんな乗らなくなった。いろんな理由があるんでしょうけど、高いからかもしれません。それから、車両が増えたんですね。大幅に増えちゃった。これは運転手のなり手が多いからですね。それで、経営としても成り立つからだろうと思うんです。その結果、運転手の賃金が下がってしまった。大幅に下がった。それでも、運転手のなり手がある以上、そう簡単には改善しないんですね。普通は増車されて供給が増えれば値段が下がるのが市場原理なんです。このタクシー業界はその市場原理が働かない構造になっているわけですね。先ほど資料の中では市場の失敗という表現をとっておられましたけど。それが働かないのであれば、何らかの方法で働くような規制が要るんじゃないかなという気がしているんですね。それは端的に言いますと台数の規制ですね。台数の規制をして、今空車で走っているのが5割あるとすれば、その空車で走っている比率を3割下げちゃう。そうすると増収、稼働率は上がりますね。それから、値段を660円から710円に上げましたけど、逆に600円か500円に下げちゃう。そうすると、500円なら乗るという客はいますよね。それによって増収を図り、賃金を改定していくとすることができるんじゃないのかな。これが値段を下げて、台数を規制すると過当競争にならずに空車も減る、良質の運転手の採用もできる。台数を規制するわけですから、運転手の数を規制するわけですから、良質の運転手の採用もできる、消費者の利益にもなる、値段が下がるということで。経営力のある総原価方式をやっていますけども、もっと厳しく競争力のあるタクシー会社の数字に合わせて料金の設定をするという意味ですけど、安くするという意味は。そういうことをすれば、何かひょっとして今の市場の失敗というのがある程度修正できるんじゃないのかなという気がしているんです。これからのいろんな議論を通じて、これを議論しなきゃいけないんですけれども、私はどうしてもそういうことをやらない限り、根本的な解決にはならないんじゃないかなという気がしています。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございました。

そのほか、どうぞ、富澤委員。

【富澤委員】 今大変幅広いというか、総合的な説明を伺いまして、タクシーの利便性ということ、あるいは問題の多様さといいますか、さらにはその地域の格差等々、改めて問題の大変深さを認識して、私も素人でタクシーというのは利用する立場だけでしか物は言えないんですけれども、そういう認識を持ったところであります。

その中で、2つほどちょっとご質問、議論する前にご質問させていただきたいんですが、1つは東京でタクシーの値上げというのがあって、半年ほど前ですか、その後タクシーに乗りますと、タクシーの運転手さんに何気なくどうですかというふうな話を聞くと、大体値上げで客が減ったという声が多いんですね。私はただ統計的なあれじゃありませんから、ただ何気なくそういう質問をしているだけで、それが正しいかどうかわかりませんけれども、先ほどのご説明の中で、9ページに値上げ後の、運賃改定後の労働条件の改善という

ことで、大分県の例を説明していただきましたけれども、これを見ると増収になって運転手の皆さんの賃金も上昇したと、大変いいことが書いてあるんですが、果たしてほんとうにそうなのかなと。というような感じがするものですから、例えば東京なんかはまだ統計が出ていないのかもしれないので、その辺のところは全国的にどうなのでしょう。その辺がわかったら教えていただきたいということが1つ。

それから、その2ページ後の11ページにタクシー事業の現状ということで、法人タクシーと個人タクシーの関係というのが詳しく書いてありますけれども、これによると個人タクシーが全体の2割弱と、法人に対して2割弱ということではありますが、輸送人員で見ると法人が19億、約20億としてその2割というと4億人ぐらいが個人タクシーに乗ってもいいのに、実際は1億強ということになっていますので、個人タクシーの場合はいろんな事情があるんでしょうけれども、これでやっているとすれば、何かそこに問題があるんじゃないかと、その辺のところは規制緩和をしても実際の消費者に対して値下げになっていないというような何か我々のわからないところの1つの理由になっているんじゃないかなというような気もするものですから、ちょっとその辺のところがわかったらその2点、ご質問させていただきたいと思います。

【藤田旅客課長】 まず第1点目でございますけれども、全国的な値上げ後の状況、それから労働条件の状況でございますが、タクシーの場合、どうしても値上げ直後にはいろんな乗り控えといった現象も生じますので、少し期間を長くにとってその状況を判断する必要があらうかと思っております。大分につきましては、半年間とったものでございます。東京はまだ改定されたばかりでございますので、ちょっと今の段階で評価するのは早かろうかと思っておりますけれども、改定直後の状況といたしましては、7%の運賃値上げをいたしましたけれども、トータルの収入は若干減少しているというのが12月の状況でございます。そういった意味では、先ほど指摘のあったとおりにお客さんが減っているというのは数字の上でもある程度裏づけられるのではないかと思っております。これはほかの地域も逐次今後半年ぐらいたった段階で運賃改定後の状況を公表していただくことにしておりますけれども、今聞いておりますところでは、地域によって随分その後の増収の度合い等には違いがあるようでございます。地域差が大きいようでございまして、ほぼ改定率に見合ったような増収が図られているところもありますし、あるいは逆に減ったというところもございます。

ただ、1点申し上げますと、大分におきましても、改定率10%に対して増収率は2%に過ぎないと、こういった状況で、かなり乗り控えが生じているのではないかという評価もできますけど、一方で傾向的にお客さんが減ってきたという中でこの数字だということも認識をしておく必要があるのかなというふうに思っております。いずれにしましても、今後また各地域の状況が明らかになったらまたご報告をさせていただきたいと思っております。

それから、法人、個人の比較の問題でございますが、これはおそらく輸送人員の差と台数でございますけれども、法人の場合は1台の車に2人、3人で交代で乗務するというこ

とがなされております。したがって、1台の車がよく稼働するという状況がございますけれども、個人の場合はまさに一人の運転者が1台の車を使うわけですので、どうしても稼働時間が短くなると、こういった状況もあって、この輸送人員の差になっているのではないかと思います。

【山内委員長】 よろしいですか。藤井委員、ごめんなさい、これ、やりますか、先ほどの。

【坂本委員】 いいですか。

【山内委員長】 じゃあ、先ほどのご説明を手短にお願いいたします。その後、藤井委員、お願いします。

【坂本委員】 ご案内のとおり私大阪でございますけれども、大阪が規制の緩和後の象徴的な姿になっておりまして、知る人ぞ、きょうご参会の皆さんでご理解なさっておいでになる方がおいでになるわけですが、改めてもう一遍だけ、きょう第1回目でございますから、お話をさせてもらう象徴的な話が、この2日の日に一般の新聞に載りました、その案件でございます、まさに我々事業所をやっておる者としたら、この法律の改正によってこの市場が活性化すると。我々事業者も勢いよく誇りを持って仕事に携わり、現場の働いている皆さん方もさらに意気揚々とお仕事についていただける。もちろんお客さんにとってみては、利用利便の向上につながっていくものやということの大きな期待のもとにやりかけたんですが、まさに大阪が35ページにありますように、きょうのこのパンフレットの。異様なまでに運賃の多様化の中で、ご当局のお示しなされました一定のゾーンの運賃より下回る運賃の業者が出てまいりまして、そのことによって結局新しいお客さんが、新規の需要が開拓されたという効果的な数字は一切ございませんし、それから、21ページと18ページにあります、先ほどからお話がありますように、これは大都会の規模のところのお話かもしれませんが、殊に大阪においても運賃に、レベルの低い運賃に非常にお客さんが異様に高いご関心をお示しになっておいでになるということはないと。ほかの交通機関にお乗りになっておいでになって、それがレベルの低い運賃のタクシー会社が出現したからタクシーに乗りましょうというふうに、新しいそういうお客さんの開拓というものの作用につながったわけでもございません。一定の個別輸送機関、公共機関としての我々大阪の町におけるところのタクシーの需要の形というのは決まっている。そういうふうな中においての今回の規制の緩和というものは、大阪の町全体のお客さんにとってても、利用利便の向上につながっておらんということが象徴的に出ておりますというふうなこと等もありまして、先ほどからお話がありますけど、皆さんもご案内のとおりでございますけど、これからは特にやっぱり地域格差がありますし、それから、ここにお見えになっていただけるこれからのいろいろお話をちょうだいできる人も、いろんな形のお見えになる中で、いろいろそういうご所見をいただいて、我々ほんとうの真の意味のそれぞれの地域のタクシーのあり方というものについて、奥深くえぐっていただけるようなご議論をお願いしたいと、こういうふうに思うところでございます。それは先ほど次長も言っ

てはるし、国交省の局長もお世話になってはいますけれども、どうかひとつ重ね重ね地場産業でございまして、あくまでも、地域産業でございまして、都市の規模が違う、都市の格が違う、それなりのタクシーのその町におけるところの機能を市民の皆さんが要求なさっておいでになるところのレベルも違うという中でございますので、いろんな角度から多角的にご検討いただけるようによろしくお願ひしたいと、そういうことでございます。よろしくお願ひいたします。

【山内委員長】 ありがとうございます。藤井委員、どうぞ。

【藤井委員】 今のお話も含めまして、おそらくこのタクシーの問題、今までの議論、すべて含めてほんとうにいろいろな要素が絡み合っているところで、なかなか委員長もおっしゃったように一筋縄ではいかないようなところだと思います。ただ、1点第1回ということで、きょう申し上げたいのと、今お話を聞きまして思ったことがございます。

このタクシー市場といいましょうか、タクシーの問題の特殊性ですね、この特殊性をどうとらえるか。1つには、理論的には市場の失敗という言葉があります。こういういろいろな見方があると思うんですけども、重要な、この特殊性を一般的に表現する方法が社会科学の中でよく言われている言葉があるんですが、いわゆる共有地の悲劇の問題であります。これは社会的ジレンマの問題と社会学ですとか、人口学ですとか、社会心理学とかでよく使われている言葉なんですけど、この共有地の悲劇の問題というものを改めてここの第1回のところで申し上げておきたいと思ひます。

これは実際にイギリスの産業革命前夜に起こった問題で、羊飼いがいっぱいいて、共有地があつて、草をみんなはむところがあるんですね。ここの場所は一定なんです。草がはえる量は一定です。いろんな羊飼いがいて、昔文化、伝統がしっかりしているところはそれぞれ慎ましやかにお父さんから引き継いだ5匹だったら5匹だけでずっとやってきたんですけど、産業革命なんかが起こってくると、もうけようという動機が活性化されると、それぞれの羊飼いが羊を増やしていくんですね。何でかという、羊を増やせば増やすほど1匹分お金がもうかるんです、羊飼いにっては。そういう形で、それぞれの羊飼いたちが羊をどんどん増やしていきます。ところが、もともとの共有地、草の数は一定なんです。何が起こるかという、悲劇が起こるわけです。当然ながら、羊の量が一定数を超えると草がなくなってしまうと、全部共倒れになるんですね。これは何で起こったかという、羊の数を自由化したからなんです。自由にさしておいたら、みんなはまじめに利益を追求すれば必ず増やしていくんですね。こういう市場原理とは全く別の原理が存在している領域があつて、それは市場側から見ると市場の失敗と呼ばれるんですけども、共有地の悲劇側から見ると、これは起こるべくして起こる問題なわけですね。これは当然なんです。

そういう意味で、先ほど佐々木委員がおっしゃったような台数の制限というのは、どこかで、当然ながら、どういうやり方をするかというのはこの12月までかけて議論していくべきだと思いますけども、何がしかの規制というものを、どういうソフトな形で入れて

いくつかというような形で議論していくことが必要だと思います。したがって、別の言い方をしますと、タクシーの問題というのは、市場の問題でもあるんですけど、漁師さんとそっくりなんですね。南の島の漁師。水揚げが決まっているんです。それをどうやってそれぞれの漁師がとっていか。それをどこかの漁師がみんな自分のことばかり考えてが一つとり出すと、魚は1匹もおらんようになるわけです。そうしたら、漁師は全部共倒れです。その問題が今起こっているんだという認識に我々は立って、市場原理だけでこの問題を解決しようというわけではなくて、今申し上げた共有地の悲劇原理も一方ではあるんだという認識に立って解決していくことが必要じゃないかなというふうに思います。まず、非常に大ざっぱな議論ですけれども、一言申し上げたいと思ひまして申し上げました。

【山内委員長】 ありがとうございました。

【今村委員】 自交総連の今村です。実は今議論をされましたような中身の問題を先の交通政策審議会タクシー小委員会の中でもかなりやっと思ひていますし、それなりに一定の方向性が出たのではないかということで、私は一定部分評価している問題があります。それを若干紹介したいと思います。今市場の失敗の存在という話がありまして、小委員会の中でもそれがかなり議論になりました。私も規制緩和問題に関して言いますと、アメリカの状況やそれからヨーロッパと見てまいりまして、タクシーに関して言いますと、いずれの国というよりも、いずれの諸都市もという表現のほうが確かだと思ひんですけども、いわゆる台数規制をなくしたとしても、その後起こった現実というのはどういう形であれ、台数そのものをコントロールする仕組みというものを導入しなければ、タクシーはどうにもならないということで、結果的に言いますと、それぞれの地方都市なり大都市の事情に応じて、もとの台数規制を復活させるということをやったところもあるし、そういうやり方でなくて、例えばロンドンタクシーみたいに運転者の資質そのもの、免許を与えるということで、かなり労働者の数でもって、結果として車の台数を抑制するというので、いわゆる自由化の中で起こったいろんな混乱や弊害から脱却をするという流れが世界的にずっと起こっているわけですね。私もそういうことを承知しておりますから、今回の問題で言いますと、タクシー台数規制、これをなくしちゃったわけですから、それを戻すかどうかというのは横に置きまして、やはり何らかの形で増車、新規参入がどんどんなされる、車が一向に減らないという仕組みそのものを温存していたんではどうしようもないわけですから、いわゆる我々がとれる有効な措置ということで言えば、タクシー運転免許制度、運転者の国家資格制度というものを導入し、かなり質の高いレベルを持っていなければタクシードライバーになれないんだということの必要性を主張しました。そのドライバーそのものが安心、安全な輸送ということに貢献することになるでしょうし、数の限られたドライバーの数というものが結果として増車抑制や、それから車を減らすということには有効的に作用するのではないかということで、そういった方向に進むべきではないのかといった討議等々の中で、タクシーの運転者登録制度の問題を全国的に導入するという一つの結論に至って、今その実行過程ではないかと思ひているんです。

この問題については、大いに議論すべきことだろうと改めて思っているわけですが、諮問の内容に書かれている中身を見まして、1つの矛盾として考えますのは、運賃制度そのものをどう見直すかという問題もあるんでしょうけども、つまり運賃そのものをもっと安くしていただきたいという思いの中で、つまり、運賃の安さですね、安さ、安さというものを追求する中での発想であれば、もう一つの矛盾にぶつかるのではないかと思います。それはどういうことかといいますと、タクシー労働者というのは、出来高払い制賃金でありまして、幾ら売り上げて幾らの賃金、こういう仕組みになっています。結果の問題で言いますと、一番運転手が思うのは、運賃の水準の問題もあるんですけども、つまり、車の台数ですね、一定の地域内におけるタクシーの台数、これが多いか少ないかによって売上げが上がる上がらないという直接的な関係になっているわけです。

今東京で見ましても、実車率48%ですかね、たしか。48%をちょっと切っております。適正な水準というのは、もともと54%と言われていたものが48%まで下がってしまったということは、これは売上げが極端に下がるという状態を表示しているわけですね。今の実車率48というのが50あるいは52になっていくんだとするならば、おそらく運賃改定よりも、労働条件改善や経営の改善という面では、もっと有効な手だてを打ったということになるでしょう。しかし、48が50になることはありません。なぜかという、減車をする仕組みがありませんから。ですから、車の台数というものと実際に動く車の台数というもののやっぱり適正な水準というものと運賃の値段、このバランスということの中でいわゆる一番いい仕組みがとればむやみに値上げをやらなくても実車率を高める、つまり、もっと売上げが上がるという状況の中で利用者にも喜ばれるということにもなるでしょう。そういった意味で、もともとのタクシーというのはやっぱり何なんだろうかなということも含めて、改めて皆さんのご議論を聞きながら1つの方向性を見出すべきではないのかなというような気がいたしております。ですから、どういうふうな議論を進めていくのかということについては、ちょっと工夫をしていただいて、ぜひいい方向が出るようによろしくお願ひしたいと考えております。

【山内委員長】 そのほか、いかがでしょう。

【田中委員】 どうも田中です。今話を聞いていましたけども、確かに市場の失敗とか、共有地の悲劇ですか、そういうのは現実としてできてしまっているんでしょうけども、先ほど来ちょっとお話に出ましたけども、じゃあ台数規制にもっていく、つまり、需給調整をまたやるんだという昔の方向に持っていくというような理屈でいいのかどうか。確かに台数を減らすのが一番の解決策ではあるでしょう、当面。だけど、それでいいのかなと。それだったら、タクシー業界、あるいは産業そのものの構造的な問題というのは何も変わらないままでも履行できてしまう。つまり、時計を元に戻すことで解決をある程度できてしまうということでもいいのかどうかということがあろうと思うんですね。まさに産業構造そのものの問題点が1年半前にこのビジョン小委で指摘されたわけで、それに対する答えというか肉づけを今からしていく段階なのではないのかと。そうでないと、この小委員会の

ビジョンそのものは取り扱い、この場でどう取り扱うということは別として、書かれた内容について生きてこないのではないか。ここでいろいろ指摘された構造問題を解決していけというのがこの委員会への、ワーキンググループへの諮問であるわけであって、台数を半分にすれば総括原価方式もそのままでもタクシー運転者の歩合制の問題そのままでも現状は少なくとも解決されてしまうかもしれない。そうじゃなくて、何かもうちょっと私としてはタクシー産業そのものを1回ガラガラポンして、先ほど指摘されたように公共交通機関としての位置づけとか、そういうところから作り直していくような議論、そういうのが必要なんじゃないかなと。そうしないと消費者、国民に対しての当委員会としての説明がどうやって果たしていけるか、ちょっと不安だなという印象があります。

以上です。

【山内委員長】 小塩委員。

【小塩委員】 私も田中委員のご意見に全く賛成です。やっぱり、タクシー業界が抱えている構造的な問題をしっかりと見直すというのがこのワーキンググループの使命ではないかというふうに思います。台数規制の考え方はよくわかるんですけども、それをやって果たして今のタクシー業界が抱えている構造的な問題がすべて解決できるかというのは、ちょっと私にはそうは思えません。先ほどからいろいろ資料を拝見しているんですけども、例えばかなりの地域で運賃が上限運賃に張りついているというのも非常に奇妙です。それから、これだけ供給過剰だと言われているのに、なおかつ入ってくる新規参入の会社がある、あるいは減車をする動きが見られないというのは市場そのものに大きな問題があるんじゃないかなという気がいたします。そういう問題も全部改めて見直す必要があるんじゃないかなというふうに思います。

特に先ほどの資料を拝見して非常に思ったんですけど、東京のマーケットというのは非常に変わっているなという印象を受けました。かなりのところが上限運賃に張りついていますよね。どういうふうな理由でそうなっているのか。地域によって、先ほどいろんな事情を細かく見る必要があるというふうなご指摘がありましたけれども、地域によってタクシーのマーケットの構造がかなり違うようなんですけども、その構造がどういうふうな要因で違ってくるのかということも細かく調べると改善の方向ということも出てくるんじゃないかなというふうに思います。

以上です。

【山内委員長】 佐藤さん。

【佐藤委員】 規制緩和をして結局消費者にとってほんとうによかったかどうかということは見直す必要があると思うんですね。それを消費者自身も評価しているというふうに数字上ではなかなか出ていないので、不満を聞いても、都市部では価格ではなくて、やっぱり接遇であるとか、それから地理のことを知っているとか、タクシーを使うときに乗る側が何を求めているかということが結構大事なんじゃないかと思います。そうすると、価格が安いというのであれば、公共サービスを、もっと市バスを使うとか、そういうことを

やっているわけですから、タクシーにはそれなりにグレードが高いということではないかもしれませんが、違うサービスを求めているのではないか、ということ認識した上でいろんなことを考えていかなければいけない。そうすると、運転手の教育であるとか、先ほどの資格の問題であるとか、そういうことがもっときっちりされるということが必要だと思います。

それともう一つ私が不思議に思ったのは、タクシー事業の規制緩和の推移を見てみると、29ページにあるんですが、参入しやすくするのに、サービスや安全に関わる参入基準をだんだん緩くしていらっしゃるんですね。これというのは、例えば1つはリースだったらアウトソーシングで、いろいろ今もいろんな業界で問題になっていますけど、ほんとうにそれで安全が保たれるのかとか、そういうような問題とも絡んでいるような気がします。なので、やっぱり安全に関することは、きっちり規制をして、ここを担保していただかないと、規制緩和で事故率が増えているというような状況もありますので、そういう細かいことかもしれませんが、大きな事故につながることもあると思いますので、今回の中でも見直せばいいんじゃないかと思います。

【山内委員長】 下谷内委員。

【下谷内委員】 下谷内と申します。よろしくお願ひします。今佐藤委員もおっしゃられましたように、ふだん消費者が利用できるには何が一番メリットがあるかということを考える必要があるかと思ひます。配車の場合定額制になり、近場の場合は高くなって、ちょっと遠くなりましたら少しは安くなったということはあるがすが。駅には「お近くでもどうぞ」と書いてありますけども、「近くを乗ったら高くなるというのであれば、やはりだれも利用しないのではないか」と。この会議に出るにあたって意見をきいてみました。消費者の声がまさにそこだと思ひんです。「なぜあんなふうに書いてあるのに高くなって乗りにくいじゃないですか」というお声相談窓口にも入るわけですね。佐藤委員もおっしゃられましたようにメリットは何かという、やはり疲れたとき、あるいは荷物の多いとき、高齢者、私どもには高齢者から非常によくご相談がありますが、そういう方たちが安全で安心して乗れるということが一番の問題かと思ひます。あわせて、価格が安いというところではないかと思ひます。

価格については、先ほどおっしゃられましたように、東京の場合は上限運賃で張りついたような状態です。ですけども、タクシーというのは公共機関ではありますけども、いろんなところが自由に参入できて、独占ではないと思ひんですね。そういたしますと、タクシー業界の方々が一緒になって、カルテルではございませんけれども、このあたりというような感じで高いところで維持されるのではないかと非常に残念に思っております。ですから、そういう価格の上限につきましても、再度見直しをかけていただくということが必要ではないかと思ひますし、もし今現在の状況で非常に困難であるということであれば、それはまたもう一度きちんとお示しいただくことと、あわせて、例えば利用者は流しばかりを使っているわけではないし、駅ばかりではないと思ひんです。配車をしたり、高齢者

の方たちは予約をお願いしている方もいらっしゃいますので、そのあたりをまたどのように考えるかということも検討すべきではないかなと思っております。

そうすることによって、消費者というのは利用する機会が増えます。そういたしますと、本日の資料から拝見いたしますと、日車の營收が下がってきているということですが、消費者がだれでも利用できるようなになれば、そういうことも避けられるのではないかなというふうに感じております。閣僚会議の検討でも運賃規制の見直しとか、サービスの多様化とか、いろいろ書いてございますが、まず消費者が安全で安心に乗れるタクシーを供給していただければ、私は自動的にそういうことができるのではないかなと思います。

最近、きのうホームページを拝見いたしましたら、新橋の駅に優良運転者乗り場、試験の登録制と先ほどおっしゃっていましたが、優良タクシーと一般タクシーの乗り場ができましたと書いてありまして、確かに前のビジョン小委員会のところにおいても待ち受けの場所がわかるようにしましょうというのが何かあったと思うんです。そういうように少しは変わってきておりますが、だからといって、じゃあ一般の人たちがどこまで積極的にそういう試験を受けられた運転者で、安全に運行されるかということわかるのか、がいささか不安でもありますので、ぜひそのところも質の向上と合わせて審議していくべきことではないかなと思います。

そして、事務局の方に1つお願いがあるんですが、例えば外国のところで、先ほど外国をごらんになられたということですが、外国で配車だとか予約について、何かそういうような上限運賃等について調査をされたものがあるか、あるいは調査していただけるのであれば、ご報告いただければと思っております。安全とか、いろんな問題がありますが、きょうはそのところをお願いしたいと思います。

【山内委員長】 丁野委員、どうぞ。

【丁野委員】 ビジョン小委員会のおかげでいろいろお世話になっておりますが、きょうは消費者視点のほうからのいろんな視点も既にたくさん出ておりますけども、私もたまたま分野としては観光とかレジャーとかサービス分野、そういういろんな業種の、あるいは業界のことは見ておりますけれども、基本的に1つの業界の中のコアになるようなビジネスモデルというのは、どの業界も今非常にぐらぐらしているんですね。例を申し上げていいかどうかわかりませんが、例えばボウリング場みたいなそういう業態においても、ボウリングというビジネスだけで業として成り立つかという、非常に厳しくなっていて、むしろ非常にたくさんの複合化が進んでいるわけですね。タクシーというのは、我々消費者から見ると、まさにサービス業の1つの典型だというふうに我々は思っているわけでありまして、そういう意味で言うと、結局1時間走って幾らという、その料金というのは限界があるわけです。これはだれが見てもはっきりしているわけでありまして、その時間生産性をどう上げるかというふうなことがきっちり議論ができないと、結局それが失敗すると価格を上げるとか、あるいは台数を減らせとかというような議論に、どうもそこだけで終わってしまうようなところがあるんじゃないかなというふうに思います。

きょうは19ページから後にいろんなタクシー業者のアンケート調査の結果なんかも出していただいているんですが、これは細かく見ていきますと、結構いろんな次元が分かれているかな。つまり、価格に対する感応性というのはいろんな人によって、使い方によって変わってくると思うんですね。つまり、タクシーに乗りたいか、あまり利用されない、仕方なしに乗っているかという軸と、それから選択肢がたくさんあって、乗るのは自由というような人か、あるいは乗らざるを得ないというシチュエーションがありますね。例えば、仕事だとか買い物とか、あるいはレジャーとか、それから深夜の帰宅だとか、それからちょっと格好いいから乗ってやろうとかいうような、そういう場面というのは、実は乗車の快適性とか、サービスの多様性というものをかなり求めるわけでありまして、例えば東京とか大阪であまり価格が問題になっていない。価格が問題になっていないというのは、つまり、そういう乗り方がそれなりに多いのではないかな。逆に、例えば他の交通機関がない、例えばバス路線がないとか深夜の帰宅だとか、あるいは通院だとかというふうな問題になりますと、これは乗らざるを得ない、あるいは仕方なしに乗っているというふうなところがありますから、これは当然タクシーの価格に対する感応度が違うということになるわけですから、その辺もきちんとマーケティングの視点からいけば、どういう方にどういうふうな乗り方をさせていただくのかというふうなことを踏まえて、さっきのような付加価値を高めるというふうなところに持っていくというのがもう一つの基本線じゃないかなというふうな感じをしております。

【山内委員長】 政栄委員、それから待鳥委員。

【政栄委員】 政栄と申します。よろしくお願ひいたします。

いろいろなご意見を承ってきたわけですが、私ども基本的に、きょうのこの会議の中では、総括原価も含めた運賃の問題が主なテーマだというふうなことです。そういう観点からもちょっと触れてみたいと思うんですが、まず安全という問題をやっぱりどう運賃との絡みの中で担保していくのかということがあると思います。いろいろとお話があった中で、やっぱり安売り事業者、こういったところで、ほんとうに担保できるのだろうか、そして、そこのところに例えば乗務員の社会保険料の未納の問題、こういった問題が陰にあって、それで運賃の低価格化が進むとしたら、これは非常に危険なことだというふうに思っているわけです。そういった観点が1点。

それから、全体としては、やっぱり資質を上げているということは、これは利用者の皆さんも当然期待されていることだと思います。サービスの質でありますけれども。そういう観点からすると、お話にもありましたような運転者の資格を高めていく、こういったのも1つの手法だと思いますし、そのためにそれをどう具体化していくのかということ、それからその反面として、今度は質の悪い人たち、これは事業者もドライバーもですが、どうやって排除していくのか、こういった問題、いろいろと出てくると思うんです。そこら辺、1つの薬を投与すればオーケーということではなくて、やっぱりその組み合わせ、処方せんの問題だと思いますので、そういった議論を詰めていただきたいと思います。

思います。そういったことの1つが、例えばデータにも出て、43ページにも自動車運送事業者に対する監査処分ということで、やっぱり悪い、不適格な事業者に対してそれなりの社会的制裁を与えていこうというふうなことの中で、先ほどの説明の中では、この間に100人体制の監査要員を倍増したということで、倍増しました、これですごい進捗しましたというふうなニュアンスで受けとめたんですけども、ただ、私どもが各運輸局管内で現場の皆さんにお伺いすると、とてもとてもこれでも人手が足りませんというのが現場の実態なんですね。一体、こういったことをほんとうに事後チェックという形の中でやって満足した結果が得られるような監査が行われるには、どのくらいの間がいたらいいかと、まずこれは事務方の皆さんにお伺いしたいと同時に、そういった事後チェックの体制が整わない中で、さあ皆さん、どうぞ自由におやりなさいということが果たして適当なのかどうか、その辺の議論をこれからさせていただきたいと思っております。

以上です。

【山内委員長】 待鳥委員、どうぞ。

【待鳥委員】 先ほど来市場原理が働かないというご指摘もありました。これも皆さん言われてきたことだと私たちは感じています。やっぱり根本問題、構造問題として利用者が減っているのになぜ台数がどんどん増えていくのかということにあるんじゃないか。その背景にきちっと切り込まないと、問題解決に至らないんじゃないかということに改めて感じているところです。規制緩和して競争を導入すれば、効率化されて事業活性化するということがあったはずですけども、確かに拾いやすくなった、値段が下がったという反面で、いろんな弊害が出ているということをお先ほど事務方からもご指摘があったところだというふうに思います。

やっぱり賃金が著しく減少しているというご指摘もありました。まさにそのとおりで、タクシーで食べていけないという現実が生まれているというところについて目を向けていただきたいというふうに思います。それでも人が入ってきているんじゃないかというご指摘もありましたけども、ほんとうにそうだろうかということです。実は、年齢の問題は出ておりませんでしたけども、平均年齢55歳を超えました。そして、構成を見れば、50歳以上、70歳代もいますけども、50歳以上の人たちが8割を超えています。このままいけば、この労働市場はどうなるんだろうかというふうに私たちも懸念をしています。

今、かなりの人たちが高齢者で年金をもらいながら働いているという実態があるわけですね。賃金が下がってまともに生活を維持できないから、結果的に新しく入ってくる人たちはそういった人たちが大半だといったような現実まで生まれてきているという、職場の中では運転者の過半数が年金をもらっているといったような企業だってあるわけです。その辺のところを考えないと、将来性はないんじゃないかなというふうには思っています。規制緩和が目指したのはほんとうにそこだろうかかなということについては、大いに疑問を持っているわけです。やっぱり運転者の実態というのが安全にも直結をします。どんなに安全規制をしても、ほんとうに無理な労働を強いられるような状況に追い込まれた

ら、やっぱり安全は保てないというふうに思います。いくらペナルティーを課したって、そのところは安全を担保するのは難しいんじゃないかというふうにつくづく感じているところです。大阪の実情も先ほど来資料も出ておりましたけども、あまりにも運賃競争をさせた結果として、人が集まらなくなって逃げ出す。だから、増車をして人も集まらなくなって、結果的に稼働率が下がっているという状況もあります。皮肉なことに、稼働率が下がったから、日車營收の下げどまりがあったといったような現象も出ているようでもありますけども、大阪はたしか平均年齢が60歳を超えましたね。

【坂本委員】 将来ありませんよ。

【待鳥委員】 あまりにも劣悪化して、人が逃散するような実態だということであります。決して、当初の規制緩和の目的として提唱されたような実態になっていないということ。タクシーに競争を導入しても、効率化にはなりません。効率化するというのは非常に難しい産業だということですね。人件費比率、全体をあわせれば75%になんなんというご指摘もありました。どこで競争するかというと、この業界は人件費を削るしかないんですね。歩合給だから營收が下がったら、そのまま人件費が下がっていつているという、こういう構造があるということですね。歩合給の問題もやはりもう少し丁寧にメスを入れなければいけないんじゃないかなというふうに思っています。運転者の賃金が歩合給であるという、その現実を見据えて、この業界の問題を解決するには参入に当たってのハードルを高くするといったような検討や、あるいは増車についても今は事実上自由ですから、そういったものについて要件を厳しくするとか、そういった仕組みを改めて構築をしていかないと、いつまでたっても現状の問題については悪循環が続くんじゃないかなと思います。

トラックの場合、新規参入すれば、その際には経営者が荷主を見つけて、そして荷物を確保しなければ事業なんか成り立ちません。しかし、タクシーの場合、新規参入して中古車でもいいからそろえて、年金をもらっている人でもいいから運転者を確保して、そして町に出せば、その日から事業が成り立つ、こんな安易な事業を台数規制を撤廃して競争にさらすということ、そこに根本の問題があったと考えていますので、やはりその辺のところをもう一遍認識した上で、新しい仕組みを組み立てていただきたいなど、その検討をぜひお願いしたいと思っています。

【山内委員長】 鎌田委員、どうぞ。

【鎌田委員】 鎌田です。私は労働法を専門としています。このタクシー業界については詳しくないので、そういった面からきょう興味深い話をいろいろ聞かせていただきまして、気づいたことを少しお話ししたいと思います。1つはサービス市場の失敗、台数が問題ということについて今後議論されるんだろうと思いますが、そのことと同時に、先ほど来議論されてきました労働市場との関連が問題となると思います。例えば労働者派遣とか、人材ビジネスなど、同じように規制緩和の中で労働者の労働条件の低下ということが見られますが、この業界はそれが労働条件の問題が即サービス市場の問題とこれだけ密接に結びついているというのは興味深いなというふうに思っています。なぜかといいますと、例

例えば人材サービスでも規制緩和の中で非常に労働条件の低下というのがあるんですが、それはとりあえずは雇用主がどういう責任を果たすかという問題が必ずあるわけで、例えば法定福利費の問題とか、社会保険料の負担の問題とか、発注者の発注料金が下がってきますから、苦しいのはわかるんですが、だからといって、直ちにすぐ労働条件あるいは法定福利費の削減あるいは回避なんていうことは到底許されるはずもない。ところが、今までの議論の中でお聞きしていると、そのサービス市場あるいは事業供給のレベルの問題が非常に大きなウェートを占めている、直結しているという。そこはなぜかというふうに先ほど来考えていましたが、やはり、歩合給という仕組みが非常に特殊といいますか、そういうような要素を持っている。これはどういうことかといいますと、労働市場の観点からいいますと、先ほど来市場を規制する、制限するという話があるんですが、労働市場に関しては非常にオープンなんですよね。つまり、経営上のリスクが即労働賃金に密接に結びつくような仕組みになっている。これがもしこういう仕組みが続いていくと、例えば法定福利費の問題とか、あるいは何よりも若い人が入ってくることによる職業能力開発の資金とか、どうやって出すんだろうなというのが私なんかは1つ疑問として出てくる。業界の中で長く定着した給料体系ですから、その中でさまざまな工夫があるんだろうとは思いますが、このいわば労働市場あるいは労務管理のあり方についても、やっぱり議論していかないと、仮に台数を規制する、あるいは運賃が上がった、ところが、労働条件については労務管理上あまり改善されていないということもあり得るわけですから、その問題もやはり同時に検討していかなければいけないというふうに思っています。

それで、資料の47ページで、特定特別監視地域については、増車への対策の中で、労働条件等に関する計画の提出というようなことが1つの要件となっているということなんですが、どこかの機会ですべて具体的などのような観点から労務管理あるいは労働条件についての要するに指導なりチェックを行っているのかということも教えていただくとありがたいなというふうに思います。

以上です。

【山内委員長】 安部委員。

【安部委員】 タクシーの市場というのは、傾向的にずっと減ってきているわけですが、これはこれまで主としてマイカーが普及してきたことと、大都市部では鉄道、地下鉄、バス等の公共交通の利便性が改善されて、お客が一部そちらに逃げたということが一番大きな原因であると思います。そういう中で、規制緩和が行われたことによって、タクシー産業の状態が改善されたかという点と、むしろそういう傾向的な縮小傾向にさらに拍車をかけたのではないかと。規制緩和によって、一部プラス面も出てきているとは思いますが、大きくはタクシー市場やタクシー産業が持っていた構造的な問題をさらに深刻化したのではないかと認識を持っております。ただ、タクシー問題は世界的にも非常に難しく、航空や鉄道ですと各国の規制緩和で成果も出ていますが、タクシーについては規制緩和による成功例を知りませんし、むしろいろんな問題点が出てきておりますので、日本

の風土を踏まえたタクシーのあり方を考えていく必要がある、と考えております。

一昨年、ビジョン小委員会のほうでいろんなご苦勞をされて報告書を出された。あの報告書では非常におもしろいというか、有益な施策も提案されていますが、あそこで出された方向性のみでは、タクシー産業の構造問題を解決し、将来展望を拓くということにはならないのではないかと。そこで、わざわざ今回もう一度、このワーキンググループが設置されたのではないかと理解をしております。

これから人口減社会が本格的に始まります。交通運輸産業全体で新しいビジネスモデルをどう構築していくかというのが大きく問われているわけで、そういう点でも私はタクシーに関するこのワーキンググループでの議論が、これからの日本のタクシーの将来像にとって極めて重要なものになるのではないかとこのように思っております。

先ほど来、各委員の方がいろんな論点を出しておられて、それなりにタクシー問題のいろんな側面を切り取ったご指摘だろうというふうに思います。出された論点を丹念にフォローしていく中で、タクシーの将来像というものを描けていけたら良いのではないかと感じております。

最後に1つ事務局にお願いしたいのですが、私も不十分ながら外国の事例を勉強しているのですが、なかなか情報不足もあって十分なことができていません。国の方は大使館のネットワークをお持ちだと思いますので、外国のタクシーの規制緩和の状況と、その後の結果について典型的な事例を、すこし時間をかけていただいて集めていただいて、議論の参考資料としてご提出願えないかと考えております。この点を要望事項としてお願いしたいと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

時間が、既にお約束した時間を過ぎておりますが、もう一つ実は審議いただきたいことがありますので、手短に今後の進め方についてご説明をお願いします。

【藤田旅客課長】 資料6でございます。今後の進め方、案を事務局のほうで用意させていただきました。本日、第1回でございますが、第2回を2月22日に予定しております。きょうに引き続きまして、「現状等について」ということでもう少しご説明させていただきたいと思っております。基本的にこの回ではきょうのご質疑にもありましたけれども、各地域の状況ということで、地方運輸局のほうから少し、実際にタクシー行政を担当しておりますのは運輸局になりますので、そちらのほうから各地域を幾つか選びまして、ご報告をさせていただければなというふうに思っております。

それから、第3回、第4回は既に日程を調整させていただいておりますけれども、このあたりまではいろんな地域、それからいろんなお立場の方から現状についてお考えを伺うという場にはいかがかなと思っております。自治体の方、あるいは地域の事業者の方、あるいは各地域の有識者の方、こういった方々に現状認識等をお話いただくという形で、第4回目ぐらいまではそういったいろんな、きょうのお話にもありましたような各

地域の実情把握ということに重点を置きながら、第4回、あるいは第5回で論点整理をしていただいて、それ以後の議論につなげると、こういった進め方でいかがかなと思っております。

以上でございます。

【山内委員長】 いかがでしょうか。これについてご質問、よろしゅうございますか。

【坂本委員】 はい。

【山内委員長】 それでは、基本的に私と事務局のほうで相談しながら進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

議事のほうは大体これで終了ということでありましてけれども、ヒアリングのほうも多様な方にいろいろお話を伺えればというふうに思っております。よろしくお願いいたします。

それでは、連絡事項等あれば、何か。

【阿部企画官】 ただいまご説明いたしましたとおり、次回のワーキンググループは2月22日、14時から16時ということで、場所は同じ会場ということになります。

また、後日、4月以降の日程につきまして調整をさせていただくこととなりますので、その際にご協力のほう、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。それでは、長時間にわたり熱心なご議論をいただきましてどうもありがとうございました。これにて終了させていただきます。

— 了 —