

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部
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5回）

平成20年4月15日（火）

【阿部企画官】 それでは、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5回会合を開催させていただきます。

議事に先立ちまして、本日のご出欠の状況等、ご報告させていただきます。本日は、各委員等全員ご出席でございます。

次に、お手元の資料を確認させていただきます。お手元の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、それから、資料1として委員等名簿と出欠名簿、資料2として配席図、資料3として、これまでの議論と今後の論点という8枚の資料、資料4として、「論点1 需給の不均衡について」という資料です。それから、委員の手元には、これまで同様、青いファイルを置かせていただいております。よろしくご確認願います。よろしいでしょうか。

それでは、以後の進行は山内委員長にお願いいたします。

撮影のほうはここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、よろしく申し上げます。

【山内委員長】 お忙しいところを、全員の出席ということで、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

きょうは、第5回目のワーキンググループということでもあります。時間の関係もごございますので、早速議事に入らせていただきます。前回のワーキングで事務局から、今後の論点という形で、皆さんにご議論いただく論点をご提示いただきまして、それで、ご意見をいただいたわけですが、きょうは、そのご意見を踏まえて、これを若干修正したものをご用意いただきました。そこで、まず、この論点について再度ご説明いただいて、皆様のご確認をいただきたいと思っております。前回ご同意いただいたところですが、今回からそれぞれの論点について、1回ごとにテーマを決めて議論していくということになります。きょうは、最初の需給の不均衡の問題ということを、後ほど皆さんにご議論いただくわけでありまして、この問題、いろいろ難しいことは、後ほどまたいろいろとご説明させていただきますが、とりあえず、まずは今後の論点ということについてのご確認をいただくというふうに思っております。

それでは、これについて、ご説明をよろしくお願いいたします。

【藤田旅客課長】 それでは、資料3に基づきまして、論点についてご説明させていただきます。

前回のご議論、それから途中段階で何度かご照会させていただきまして、個別にご意見

をちょうだいいたしました。それを踏まえて修正したものでございます。資料3の1ページ目、ここは前回と変更はございません。変更いたしましたのは、資料3の2ページ目でございます。まず、横断的視点のところでございますけれども、前回の事務局案では、ここに経営効率化、サービス多様化等の経営努力を促す方策、あるいは地域類型ごとの方策といった事項を記載してございましたが、これまでのご議論、そういったことを超えて、利用者、労働者、地域社会と広範な方々の利益あるいは健全な経営といった観点から、広くタクシーの制度のあり方を考えるべきではないかというご指摘をいただきましたので、横断的視点といたしましては、ここがございますように、「利用者、労働者、経営者、地域経済、地域社会など様々な視点から、地域類型ごとの特性を踏まえつつ、今後の望ましいタクシー事業を巡る諸制度のあり方を考える」という一般的な書き方にさせていただいております。

それから、個別の論点でございますけれども、まず、論点1につきまして、前回は個々の経営のあり方に問題はないかといったような記述がございましたけれども、必ずしも個々の企業の経営の内容に立ち入るといった趣旨でございませんので、ここもより一般的に、「なぜ需給の不均衡が生じるのか。不均衡を防止し、また、現に不均衡が生じている事態を解消する必要性は何か。また、そのためには、いかなる方策が必要か。」こういった整理をさせていただいております。

それから、論点2でございますけれども、運賃規制の問題でございます。ここについても、前回は経営努力の視点、それから利用者保護の視点、透明性確保の視点と個別の視点を書いてございましたけれども、ちょっと平仄が合わないところもございまして、ここも一般化いたしまして、「運賃規制はいかにあるべきか。運賃規制の必要性、運賃水準の決定方式」、こういった整理にさせていただきました。

論点3以降は、基本的に変更はございません。

それから、あわせまして3ページ目でございますけれども、この審議会でのワーキンググループでの論点整理は2ページ目のようなことでございますけれども、諮問の趣旨という意味でご確認いただきたいという意味で、参考として3ページ目を添付してございます。これは、物価問題に関する関係閣僚会議において、このワーキンググループ設置の諮問の契機となった決定でございますけれども、この決定内容として、政府は以下の論点について早急に検討を進めるということが決められております。(1)として、総括的原価方式の見直し等々、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)といたしまして、サービスの質の確保等々の観点から、経営の変革を促し、市場の構造を変える方策、こういうことが決定されておりますので、これをご確認いただく意味で、3ページ目に添付してございます。

それから、資料の4ページ以降は、前回おつけした、これまでの主な議論に、前回第4回のご議論を少し追加したものでございます。これについては、説明は省略させていただきますので、後ほどご確認いただければと思います。

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。

今、事務局からご説明がありました今後の論点ということですが、これについて、何かご質問あるいはご意見がありましたら。

では、まず、安部委員ですが、また例によってネームプレートを立てていただけると、私としてはありがたい。安部委員、どうぞ。

【安部委員】 ちょっとお尋ねしたいのですが、3ページに関係閣僚会議の決定内容というものがあるのですが、この論点というのは、個々の審議にどのようなかわり方をするものですか。かなり審議の前提となるものか。これはこれとして論点として承っていて、個々では、先ほどの6つの視点から議論を進めるべきなのか。個々の論点とのかかわりで少し、これはどういう位置づけのものなのかということをお教えてください。

【藤田旅客課長】 そもそもワーキンググループに検討をお願いした、諮問したときの契機の文章でございまして、これは諮問の文章の中にも入っている内容でございますので、基本的にはこの視点、この3ページの内容を念頭に置いていただきながらご審議いただければと思っております。当然のことながら、論点につきましては、このワーキンググループの場での整理というのがございますので、それが基本として2ページに掲げたような形で整理されていると考えておりますけれども、個々の論点についてご議論いただく際に参照していただくべき視点として、3ページに添付したということでございます。

【安部委員】 どうもありがとうございました。

【山内委員長】 どうぞ、松田委員。

【松田委員】 今回の質問に関連するのですが、この3ページの視点、「規制緩和の効果を消費者に一層還元し」というところがあって、要するに規制緩和を前提にしているわけですね。それで、このグループの席上、出ている意見の中には、例えば参入規制あるいは需給調整規制の復活というような意見もあるわけで、その辺の整合性というか、それをどう考えたらいいのかというのは、まだ私もちょっと、今のお答えでも不十分だと思います。

それで、私、古くからこの問題にかかわっていますので、いきさつめいたものを、私なりに若干申し上げようと思います。タクシーの規制緩和、国交省は好きでやったわけではないのです。政府全体が規制緩和という流れがあって、それでやったものである。これは、皆さん、ちょっとご理解いただきたい。事務当局の弁解をするわけではありませんけれども。それで、事務当局は、ある程度こういう事態になるというのがわかっていたわけです。わかっていたけれども、当時の情勢として、規制緩和をしなければ、日本全体が行き詰まると。特に政府が規制で参入とか料金を縛っている、そういう事業を横並びで改革していかないと、日本全体が沈むという問題意識があったわけで、それは例外が許されないものであったわけです。それは、電力、通信、運輸業、みんな横並びでそうであって、ここだけはちょっとまずいから、参入規制なり料金規制なりを残すというのが非常にしづ

らなかった。アリの一穴の逆で、1つ残すと全部が進まないという状況であって、そういう流れの中で、タクシーのこういう規制緩和があったというわけです。

それで、事務当局は、おそらくここまでひどい状況になるとは思わなかったと思うのですが、それでも、こういう状況になることはある程度想像していたと思います。だけど、それが政府全体の方針の中で許されなかった。私は、そういうふうに理解しています。

それで、現在なのですけれども、状況が変わったわけです。というのは、規制緩和をやった効果、それなりにあったわけです。代表は、電話だと思えますけれども。電気通信と言ったらいいのかな。それから電力、ガスも、大きな効果があったと言いきれませんが、曲がりなりにも、それで動いている。交通の分野では、航空とか、かなり目に見えて成果が出ているところもある。そういう規制緩和の結果が全体として実証されて、どうしてもうまくいかないところは、もとに戻してもいいのではないかと。政府全体としては、若干そういう雰囲気も出てきているのではないかと思います。

で、この議論なのですけれども、そういう論に乗って、時計の針を戻すというんですか、それまで許されるのか否か。だけど、時計の針はもう戻せないんだ、参入規制、それから料金規制は原則廃止の中で、それなりの現状打開策を考えるのか、あるいは時計の針を戻してまでやってしまうのか。我々に与えられたマニフェストとして、どこまで許されているのかというのをもう少し明確にお答えいただければと思います。

【藤田旅客課長】 今、私どもの認識として、これはいろいろな評価はあろうかと思えますけれども、規制緩和の成果として、よかった面、悪かった面、これは多々あろうかと思えます。一般論として申し上げれば、よかった面はより一層徹底しましょう、悪かった面は直しましょうということが、ここに一般論として書いてあるものと理解しております。そういう意味で、それがどこまでの範囲なのかというのは、これはまさに今後のご審議にかかわるわけですが、今現在、私ども事務局、政府の立場を申し上げれば、かつて需給調整規制のもとで、能力も意欲もある人の参入が妨げられていたということは、必ずしもいいことではないだろうと思っております。今時点でどうかといえば、そこまで戻すべきではないだろうと、私どもは思っておりますけれども、ただ、ご審議はご審議でございますので、それは、特に制約があるものとは思っておりません。そういった一般論として、いい面は徹底しましょう、悪い面は見直しましょうという枠組みの中でご審議をいただければと思っております。

【松田委員】 わかりました。

【山内委員長】 待鳥委員、どうぞ。

【待鳥委員】 横断的な視点のところは、前回の意見を踏まえて直していただいたと感じるんですが、論点1と論点2について大きく変わっている、その経過についてご説明いただけないかと思えます。論点1では、不均衡が生じている事態を解消する必要性は何かということで、とり方によっては、必要性のあるのか、ないのかまで議論しなければいけないともとれます。論点2についても、運賃規制の必要性ということが出てきますけれど

も、それについては、この間、4回の議論の中で相当意見が出たはずですし、それを踏まえて、前回の会議での論点として提起をいただいていたというふうに理解しておりました。それが、こういう表現に変わったということについては、若干入り口のところに議論が戻ってしまうのではないかなという印象を受けますので、その辺のところをご説明いただければと思います。

【藤田旅客課長】 この部分は、内容として、特に趣旨を変えたというつもりはございませんけれども、議論の前提として、例えば需給の不均衡に伴ってどういう問題が生じているのかということのご確認をいただいて、その上でその解消のための方策をご議論いただくという手順が必要かなということで、運賃規制、それから需給の不均衡ともにその必要性をまず整理しましょうという変更をさせていただいたものでございまして、例えばこの中で、きょうの資料にもございますけれども、需給バランスが崩れた結果、どういうことが起こっているか、それを確認いただいたほうが、今後の議論につながるのではなかろうか、こういう趣旨でございます。例えば安全性の問題、労働条件の問題、多々あるかと思えますけれども、そこにどういった問題が生じているのかということをご確認いただいた上でご審議いただいたらどうかという趣旨でございます。

【山内委員長】 よろしいですか。

【待鳥委員】 はい。

【山内委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

よろしゅうございますか。

それでは、この今後の論点につきましては、一応皆様のご確認をいただいたということで、きょうからまさに第1番目の論点から論じていきたいと思えます。今もお話に出ていましたけれども、きょうの最初の論点は、需給の不均衡についてということです。ただ、この問題は、後で出てきます運賃や安全性、労働条件等々の問題にまさに直結するような、関係しているような問題でありまして、おそらくきょうここでご議論していただいて、これだけで結論だというような性格のものではない。また、きょうご議論したことが、次回やその次に反映されるでしょうし、また次回やその次の議論が、きょうの論点である需給の不均衡問題にも返ってくるという性格のものだと思うんです。ですけど、とりあえずはそういった出発点となることについて、皆様のご意見を伺った上で、次のステップに進めるという議論を、きょう行いたいと思っています。

それでは、これも事務局で資料を用意していただいておりますので、ご説明いただいて、その後に審議ということにしたいと思えます。よろしく願いいたします。

【藤田旅客課長】 それでは、資料4に基づきましてご説明させていただきます。

資料4、表紙をめくっていただきますと、まず、Iとしまして、需給関係の変化の影響という項目がございます。これは、まさに先ほどご指摘のありました、裏返して言えば、なぜ需給バランスを保つことが必要かというご議論にもつながってきょうかと思えます。

2ページでございます。需給状況と事故件数・賃金等の関係というグラフがございます。これは、全国の数字を時系列で拾ってみたものでございます。需給状況といたしまして、日車実車キロという指標をとっております。1日1台の車が動いたときにどれだけ実車キロがあったかということでございます。それから、安全性の指標として、走行キロ当たりの事故発生件数をとっております。それから、労働条件の指標として年間賃金をとっております。それから、経営への影響という意味で経常収支率をとっております。日車実車キロ、事故件数、年間賃金については、平成13年度、規制緩和直前の時期を100とした指数でございます。経常収支率は、実数で掲げております。経常収支率が100を上回っていれば黒字、下回っていれば赤字という数字でございます。

推移をごらんいただきますと、まず、日車実車キロ、需給関係でございますけれども、平成8年度から基本的に低下傾向にございます。平成8年度、約120近い数字が、現在は100を下回っているという状況でございます。これに伴いまして、年間賃金、水色のグラフでございますけれども、これがほぼこれと並行して低下しております。需給関係の悪化に伴って、労働条件が悪化しているという状況でございます。それから、黄色の事故件数でございますけれども、これは、逆に需給関係の悪化に伴って、逆の方向に動いております。需給が悪化すれば事故件数が増えるという傾向にございまして、需給バランスが崩れることによって安全性が損なわれているということの一つの証左ではなかろうかと思っております。他方、経常収支でございますけれども、真ん中の濃い青の線でございます。これは、ほとんど一貫して100%前後でございまして、この間、大きな変動はございません。この推移を見る限り、需給関係の悪化が労働条件で吸収されて、会社の経営には大きな影響がないといった状況になっているものと思われまます。それからもう1つは、平成13年度を100としてございまして、規制緩和前後の動きを見ていただきますと、基本的には規制緩和前の変動が非常に大きくて、規制緩和後の変動は、全国で見るとあまり大きくないという結果になってございます。

それを地域ごとに見たものが3ページ、4ページでございます。3ページでありますけれども、これは規制緩和後の時期、平成13年と平成18年の対比で、まず日車実車キロと年間賃金の変動率を散布図に落としたものでございます。比較的きれいに相関が出てございまして、日車実車キロの減少の著しい地域において賃金の低下が著しいという結果になってございます。左下のほうにございます宮城、高知、島根といったあたりは、日車実車キロの低下に伴って賃金が大幅に落ち込んでいるという状況でございます。

それから、その次の4ページが、今度は事故と日車実車キロの関係を見たものでございます。安全性と需給の関係でございます。これは、賃金ほど明確な相関はございませんけれども、大ざっぱに逆相関の関係が出てございまして、多くの地域が左肩、第2象限のところに乗っております。すなわち日車実車キロが減少して、事故が増えたといった地域が大変多くなってございます。

それから5ページでございますけれども、これは少し視点を変えまして、供給の過剰傾

向に伴って、特定地域への車両集中に伴う問題が生じているという事例でございます。仙台、大阪の事例は、繁華街における渋滞の事例でございます。特に夜間の時間帯においてタクシーが特定の地域に集中することによって、一般交通の妨げ、あるいは歩行者との交錯等が生じているといった状態でございます。それから、一番右の千葉の事例でございますけれども、駅前で、駅の構内に入ろうとするタクシーの渋滞が生じまして、一般交通の妨げになっていた。これを、いわゆるショットガンシステムということで、一定の駐車場にタクシーを一度プールいたしまして、駅前の車のはけぐあいに応じて車を出して、渋滞を解消するという方策を講じている地域でございます。その方策を講じた後の写真が下の写真でございます。渋滞が解消されておりますけれども、いずれにしても、集中に伴ってそういったコストが生じているといった事例でございます。

以上が、需給バランスが崩れることによって、安全性あるいは労働条件、あるいは地域にとって問題が生じているといった事例でございます。

6 ページ以降が、需給関係の変化の状況ということで、どのように需給関係が崩れているかということ整理してみたものでございます。

7 ページでございますけれども、営業区域ごとの需給関係の変化の状況でございます。左側の表、これは各営業区域における需給状況、同じく日車実車キロをとっておりますけれども、その変化でございます。実在車両300両以上の120地域、全体で営業区域は六百数十ございますけれども、そのうちの120地域について、平成13年度と18年度の比較をしてみたものでございます。日車実車キロが増えた地域というのが120のうち32ございます。ここは、需給関係が改善したという地域でございます。それから、悪化した地域が88ございます。中でも、一番下の10%以上減少という地域、5年間で日車実車キロが10%減ったという、かなり急激に需給関係の悪化した地域、ここが28地域でございます。

この28地域がどういう状況かというのを見たのが、右側の色のついた表でございます。需給関係の悪化、日車実車キロの低下というのは、供給としての実働車両数の増加、あるいは需要としての総実車キロの減少によってもたらされるわけでありまして、それぞれの要因がどのように働いているかというものを整理してみたのが右側の表でございます。まず、一番上のグループでございますけれども、需要が停滞する中、供給が大幅に増加した地域と書いてございますが、この地域はいずれも実働車両数の増加が10%を超えた地域でございます。総実車キロ増減というところをごらんいただきますと、広島のように5%程度下がっているところもございますけれども、あまり大きな落ち込みはございません。むしろこれらの地域では、車の数が非常に大きく増えて、その結果として日車実車キロが大きく減少したという地域でございます。

それから、その下のグループ、ここは供給規模が維持されたまま、一部地域では増加しておりますけれども、需要が大幅に減少した地域でございます。供給のほうの実働車両の増減を見ていただきますと、一部長野のように8%程度増加している地域もございませ

れども、おおむね5%以内の増加にとどまっておりますが、他方、需要としての総実車キロが10%以上減少しております。こういった地域では、むしろ供給の増加よりも需要の減少に伴って日車実車キロが減少しているという状況でございます。

一番下のグループは、その双方がそれなりに増え、また減っているという地域でございます。ここの色分けは、赤が、車が2,000両以上ある、いわば都市地域でございます。その次に車が多いのがオレンジ色、それから黄色、緑という順番になるわけでございますけれども、主として車の増加が大きな一番上のグループ、ここは赤い都市地域が多くなっております。それから、需要の減少の大きい地域、これは黄色あるいは緑といった地方部が多くなっております。都市規模によって、この需給関係の崩れ方というのがかなり違った姿を示しているのかなと見ております。

8ページは、先ほど申し上げた120地域すべてを並べてみたものでございます。

9ページは、その120地域について、それぞれの項目の順番で並べてみたものでございまして、一番左側に日車実車キロでございますけれども、左から2番目が総実車キロの減少の大きい地域、これは色でございまして、やはり黄色、緑といった田舎が多くなっております。それから、実働車両数あるいは実在車両数の増加の大きい地域、大きい順番に並べてみますと、上のほうは赤い都市部が多くなっているという状況でございます。

10ページでございますけれども、個々の企業、会社はどのようなふうに変動しているかといったものを少し整理してみたものでございます。幾つかの都市を並べておりますけれども、10ページの左側の札幌の例でご説明いたしますと、上のほうのグラフは、規制緩和前から参入していた既存事業者のうち、どれだけの会社が増車をしたか、あるいは減車をしたかというグラフでございます。札幌の場合は、既存事業者として53事業者ございました。これは、法人の事業者でございます。そのうち、約60%に当たる32事業者が増車をしております。この規制緩和以後に増車をしております。それから、8事業者、約15%になりますけれども、ここは増減車ともになし。車両規模が維持されている事業者でございます。他方、減車をした事業者は13社、25%でございます。それから、少し細かくなりますけれども、赤い帯から下に箱が出てございまして、増車車両数、32社で685両、増車をしております。箱の中の一番下に増車前平均車両数というのがございまして、これは増車事業者について見ますと68.6両でございます。同じ数字を、青い帯から出ております箱のところを見てくださいと、減車をした事業者の平均車両数126両ということで、比較的小規模の事業者が増車をし、大規模な事業者は減車をしているといった傾向があるかと思っております。

それから、その32社がどのような形で増車をしているかというのを分析したのが、その下のグラフでございます。これは、その32社を増車の数の多い順番に4つにグループ分けいたしまして、その増車の車両数が、全体の増車数の中でどのような比率を占めているかというのを見たものでございます。ピンクの部分、471とございますけれども、ここ

は、増車の数の多い上位4分の1、8社が増車をしたのが471両という意味でございます。全体が増車車両数の中の約70%を占めております。上位25%の会社で、車の数としては70%を占めているということで、かなり特定の会社が大規模な増車をしているという傾向が見てとれるのかなと考えております。

以下、12ページまで、仙台、東京、名古屋、大阪、福岡と同じような資料をつけてございますけれども、若干の例外はございますけれども、既存事業者のうち増車をしているのは、全体の会社数で申しますと4割から6割の会社でございます。残りは増減車ともになし、あるいは減車している会社でございます。それから、先ほど申し上げたとおり、比較的小規模な会社の増車が目立つということが言えようかと思っております。それから、増車した会社の中では、増車規模の上位4分の1の占める比率というのは、各地域とも大体50%から70%ということで、かなりの程度集中が見られるという状況かと思っております。それが、12ページまで同じ資料がついてございますが、個別の都市は省略させていただきます。

それから、13ページ以降で、なぜこうした需給の不均衡が生じるのかという問題、それから、それに対して、現在私どものほうでとっている対策について整理してございます。

14ページでございますけれども、タクシー事業において需給関係に不均衡が生じやすい要因として、一般的に指摘されている事項を整理したものが14ページでございます。まず、増車を促す要因として、1つは、タクシー事業における費用構造等の要因でございます。①といたしまして、車両関係費が相対的に低く、例えば17年度の数字で申し上げますと、車両償却費、修繕費を合わせて、全体の費用の3.6%程度でございます。そういった状態でありまして、相対的に低い。また、歩合要素のある賃金を背景に、費用の太宗を占める人件費、ここは運転者人件費で68%でございますけれども、その人件費が収入に応じて変動するために、経営者にとって増車はリスクが低いという結果になっているのではないかとございまして。

別添1でございますが、16ページをごらんいただきますと、少し細かくて恐縮ですがけれども、数字を並べております。これは、平成13年度と17年度の、私どものほうで整理しております自動車運送事業経営指標という資料から拾ったものでございます。13年度、17年度で、全体の数字は右のほうに参考として掲げておりますが、サンプルの事業者は違うものですから、単純な比較はできないということで、1台当たりの数字に割り戻したものを左側に掲載してございます。

実在車両1日1台当たりというところをごらんいただきますと、13年度、17年度を比べますと、輸送人員が約10%減少しております。それに伴って、実車キロ、営業収益とも、ほぼ10%前後、収入の面で減少しております。ここで費用が固定的であれば、当然赤字になって、退出が進む、あるいは参入が生じないということになるわけでございますけれども、タクシーの場合は、収益の減少に伴って営業費用もほぼ同じ11.59%減少しております。

なぜ費用が減少するかという、その内訳を見たものが、下の運送費という欄でござい

すけれども、運送費が大半を占めるわけでありすけれども、11.67%減少しております。さらにその内訳として、運送人件費、ここは運転者の人件費でございますけれども、これが13.86%減少している。こういうことによって、収入に応じて費用の大きな部分を占める人件費が減少するために、1台当たりで見ただけではなかなか赤字にならないといった状況がございまして、増車が起りやすいということがあるのではないかと考えております。ちなみに、運送人件費以外の運送費は、例えば車両関係費でありますとか、燃料費でありますとか、こういった経費でございますが、ここは若干の減少でございますけれども、1台当たりで見るとほぼ同じ数字にとどまっているということでございます。一般管理費は1割ほど減っておりますが、これは、おそらく車の増加に伴ってスケールメリットが働いているということではなかろうかと思っております。そういった費用構造のもとに、経営者にとっては増車のリスクは相対的に低いというのが、14ページの①の記載した事項でございます。

14ページに戻っていただきまして、②といたしまして、特に流し営業中心の地域では、車両の増加によって、一定の収入増を見込みやすい。多分に1台増やした場合の収入というのは、偶然の出会いといいますか、需要と供給のマッチングによって左右されますので、流し地域においては、車両を増やせば、それだけ収入増を見込みやすいという構造があるのではないかと考えております。

それから③といたしまして、これらを背景に、会社全体の売り上げ減少した場合、むしろ増車によりその減少をカバーしようとする誘因が働きやすいということでございます。これは、17ページに別添2、別添3というのがございますけれども、まず、17ページをごらんいただきますと、これは、過去の車と営業収入の関係を示したものでございますけれども、青が延べ実働車両の対前年増減です。それから、赤が総営業収入の対前年増減です。例えば平成10年のあたりをごらんいただきますと、営業収入が非常に大きく落ち込んでおります。その時期に、むしろ青い実働車両のほうが増加しております。平成10年から平成12年にかけて、営業収入の落ち込みが緩やかになっております。その時期にむしろ実働車両は減少傾向にあるということで、需要が拡大傾向にあると、むしろ車が減り、逆に需要が減る傾向にあると、車が増えるといった傾向が示されております。

その関係を18ページに、若干細くなりますけれども、極めて模式的に示してみましたのでございます。全体のこの赤い帯のところ、現状という欄をごらんいただきますと、まず、この市場として、収入50億円の市場を想定しております。そこに車両数が500台あって、運転者数が1,000人ということ想定いたしますと、1台当たりの運送収入が均一だとすれば、1台当たりの運送収入は1,000万円ということになります。この市場を、A社とB社でそれぞれシェア40%、60%で分け合っているという状態を想定しております。A社の運送収入が20億円、B社が30億円ということでございます。

そこで、需要が20%減った状態を想定したのが、その右の欄でございます。50億円が40億円になって、かつ、車両規模が維持されたという状態でございます。そういったし

ますと、運送収入が、A社のほうは16億円ということになります。それからB社のほうは、24億円ということになります。それぞれの1台当たりの収入が800万円になりまして、そのうちの60%が運転者の収入になると仮定するならば、運転者の収入は、従前の300万円から240万円に低下いたします。そこで、もしA社がこの減少した16億円を20億円に回復しようということを目論んだ場合の想定が、右の括弧に入ったところでございますけれども、1台800万円の収入を前提に20億円を回復しようとする、車を250台に25%増加させる必要がございます。A社の目論見としては、250台に増加させれば、かつ、運転者を500人に増加させれば、800万円の1台当たりの収入を前提に20億円の収入が得られるという計画になるわけでございます。

それを実際に実行したのが、その右の欄でございますけれども、そういたしますと、B社の存在によって薄められますので、全体としては40億円の市場を550台の車で分け合うということになりまして、1台当たりの運送収入は800万円ではなくて727万円ということになります。この状態であっても、A社としましては、当初の20億円までは回復いたしません、18億円までは回復するといったことになります。ところが、B社のほうは、従前の24億円が、一方的にシェアを減ることによって、さらに22億円まで減少するという計算になるわけでありませぬ。

そこで、最後の段階でありますけれども、B社が55%に下落したシェアを60%に回復しようとする、同じく25%、300台を375台に増車する必要がある。こういったことになるわけございまして、そういたしますと、フェーズⅢのところの一番上のところを見ていただきますと、40億円の規模の市場を、従前は500台の車で分け合っていたのを625台の車で分け合うことになる。そういたしますと、1台当たりの収入が640万円ということになりまして、1人当たりの収入が192万円まで低下してしまうということになるわけでございます。

この一番右の欄と、それから40億円低下した段階の欄をごらんいただきますと、全体の市場規模は、当然40億円が変わりませぬ。それから、A社、B社とも16億円、24億円ということで、それぞれの会社の収入は変わらないわけでありませぬけれども、より多くの車両、より多くの運転者でこの市場を分け合うことになりませぬ結果、1台当たりの運送収入あるいは1人当たりの収入は800万円から640万円に、あるいは240万円から192万円に低下するといった、極めて模式的な整理でございますけれども、こういうことが生じやすいのではないかとございませぬ。

14ページに戻っていただきます。以上が、タクシー事業における費用構造等の要因といたるところでございます。

それから、制度的な要因、ここは若干間接的な要因になろうかと思ひませぬけれども、まず、①といたしまして、参入・増車のための質的基準が低いという点が指摘されております。ここに、最近における主な基準改正と書いてございませぬけれども、これは規制緩和前後に行つた、質的基準のほうの変更でございませぬ。第1回のときにもご説明いたしまし

たけれども、例えば車庫の要件を緩和するとか、あるいはリース車両の保有を自由化するとか、最低保有台数を引き下げる等々の改正をしてございます。こういったことを含めて、参入・増車のための質的基準が低いのではないかとということをご指摘されております。

それから15ページでございますけれども、その内容とは別に、参入・増車に当たっての審査が不十分ではないかというご指摘もございます。例えば新規参入のときの審査というのは、原則として現在書面審査のみでございます。現地確認が行われておりません。こういった点が不十分ではないかというご指摘がございます。それから増車につきましては、今現在の制度では、車庫の能力の範囲内であれば、届出のみで可能ということでございまして、これもあまりにも簡単に増車ができるのではないかとご指摘がございます。

それから③といたしまして、運転者の質的な基準が低過ぎるのではないかとご指摘もございます。現在タクシー業務適正化特別措置法という法律の対象地域、これは東京、大阪でございますけれども、そこでは、地理試験等を経て登録した運転者でなければ乗務できないことになっておりますが、それ以外の地域では、実質的に2種免許だけで乗務ができることになっております。これについては、この6月から、主な政令指定都市までこの対象地域を拡大するというので、今現在準備を進めておりますけれども、いずれにしても、運転者の基準が低過ぎるのではないかとご指摘がございます。

それから④といたしまして、将来における数量的な制限等の導入の可能性が排除されないため、増車できるうちに増車しておきたいという誘因が働くのではないかとご指摘もございます。将来、また制限されるかもしれない。したがって、今のうちに増車しておきたいということでございます。

以上が、車が増えやすいという要因でございますけれども、逆に、先ほど地方部で見たように、需要動向に見合った減車が行われない要因というのがⅡでございます。同様の理由になりますけれども、まず1つは、タクシー事業における費用構造等の要因といたしまして、先ほどの費用構造、人件費が伸縮するといったことを背景に、経営者には減車の要因が働きにくいのではないかとご指摘がございます。それから②といたしまして、自社が減車をしたとしても、他社がその分増車すれば、全体としての需給関係の改善にはつながらない。かつ、一方的にシェアを減らすという結果になるために、減車には消極的になる。こういった要因があるのではないかとご指摘がございます。

それから、制度的要因といたしまして、①は少し細かい話でございますけれども、現在、私どもの運用といたしまして、増車を行った際には監査を行うことにしております。この監査の運用といたしまして、一たん減車をした後に、例えばその後、運転者が見つかったから増車をするといったような場合においても監査を行うために、当面遊休車両等があったとしても、将来に備えて車両規模を維持しておきたいという誘因が働くという指摘がございます。監査を避けるために、当面の減車は見送るということでございます。②は、先ほどと同様の話でございますけれども、将来数量的な制限が導入されるかもしれないということで、車両規模を維持しておきたいという誘因があるのではないかとご指摘が

います。③といたしまして、事後チェックが不十分であるために、違法な経営を行っている事業者等も温存されるのではないかというご指摘がございます。

こういったことは、一般的に指摘されている要因ではなかろうかと思っております。

これに対しまして、私どもがどういう対策を講じているかというのは、19ページでございます。まず、緊急調整という法律上の措置、道路運送法に定められた措置がございます。これは、制度の趣旨のところがございますように、平成14年2月の改正道路運送法施行のときに需給調整規制が廃止されたわけでありまして、その際に導入された制度でございます。タクシー事業においては、従前から事業者の増車意欲が強いということが指摘されておりました。その結果、供給過剰になりやすい特性があるということを踏まえまして、一定の地域について、著しい供給過剰となり、輸送の安全、旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる場合、期間を定めて新規参入・増車を停止する措置でございます。その下のところがございますように、具体的には、タクシー事業の新規許可をしてはならない、それから、増車に係る事業計画の変更もしてはならないという措置が講じられるわけでございます。あわせて、これは運用上の措置でございますけれども、安全性の確保、利用者利便の確保のために、重点的な監査あるいは行政処分の加重ということをやっております。指定の基準は、後ほど詳しくご説明いたしますけれども、需給関係あるいは事故、苦情等の状況から総合的に判断することにしております。これまでの運用実績といたしましては、平成14年9月1日から18年3月末までの間、沖縄本島を指定したことがございます。それから、本年1月9日から当面本年8月31日までの間、仙台市を指定してございます。

この指定要件を、20ページに整理してございます。まず、需給関係に関する要件。これは、著しい供給過剰というのが法律上の要件になっておりますが、それを判断するための基準でございます。通達で具体的には定められておりますけれども、1日1車当たりの実車キロ、それから営業収入が2年連続減少、かつ、その日車実車キロあるいは日車営業収入が前5年平均と比較して15%以上下回る、あるいは、前5年平均の減少率が全国その数字よりも15%以上低い、こういった基準を適用してございます。

車両数に関する要件といたしまして、延べ実働車両数が2年連続して増加という要件を定めております。

それから、安全性に関する要件といたしまして、この左側の欄の中、これは昨年までの基準でございます。これを、昨年一部変更してございます。昨年までは、走行100万キロ当たりの事故件数、重大事故件数が全国平均を2年連続して上回る、かつ、その上記件数の対前年変動率が全国平均を2年連続して上回る、こういう基準でございましたけれども、1つは、本来この制度というのは、事故の未然防止を目的としているにもかかわらず、この基準だと、既に多発していることを求めているのではないかという疑問がございました。それからもう1つは、特に重大事故の件数というのは、年による波動が非常に大きくて、なかなか傾向を見出しがたい、偶然に左右されやすいということでございまして、そ

ういった視点から、昨年11月に一部見直しを行いまして、右側にございますように、事故の増減の傾向を全国平均との比較等に基づき総合的に判断するという基準で、今現在運用しております。

それから、4、その他といたしまして、長時間労働等の法令違反件数あるいは乗車拒否、運賃不正收受等の苦情件数、これらの状況を総合的に勘案して、安全、利便の確保が困難となるおそれがあると判断される場合、こういう基準を運用しております。

これに対する批判を、21ページに整理してございます。もちろん原則的にこの制度そのものについて、自由な参入という道路運送法の考え方に対する例外でございまして、この制度そのものについて、極めて制限的ではないかと、こういう原則的なご批判はございますけれども、それ以外に具体的な制度の批判として寄せられている事項を、この21ページに整理してございます。

まず1つは、5年前から既に供給過剰状態で、その後の変化があまり大きくない地域、これは、先ほど申し上げたように、基準年を前5年平均にしておりますので、既に5年前に供給過剰になって、その後あまり変化がない地域、こういった地域が指定されないのではないかとご批判がございまして。それから、2番目も同様の話でございましてけれども、長期にわたって、緩やかに実車キロあるいは営業収入が減少している地域が指定されにくいのではないかと。すなわち前5年平均との比較でございまして、過去5年間に於いてかなり急激な落ち込みがないと指定がされにくいということになっているのではないかとございまして。それから、先ほど申し上げました、実際事故が多発しなければ指定されないのではないかとございまして、これは昨年一部基準の見直しを行ったところでございまして。それから、この緊急調整措置は、それ以上の車の増加をとりあえずとめるだけでございまして、減車を促すための法的な措置がないのではないかとご指摘がございまして。それから、供給過剰による諸問題の解決に向けた長期的な取り組みを期しがたいとございましてけれども、現在の運用といたしまして、毎年1年ごとに、前年の指標を見て指定することになってございまして。仙台につきましても、今年の8月いっぱい指定でございまして、今年9月以降どうするかというのは、また昨年データに基づきまして、改めて判断することになりますので、原則1年間の期間では、長期的な取り組みはなかなかできないのではないかとご指摘がございまして。

以上が、緊急調整でございまして。

それから、22ページ以降、現在運用で、昨年の11月から試行的に供給を少し抑制するための措置を講じております。それについてのご説明でございまして。ここに、緊急調整という赤い欄がございまして。これは、先ほど申し上げた法律に基づく措置でございまして。それ以外に、水色の特別監視地域、黄色の特定特別監視地域、それからその下の準特定特別監視地域、特別重点監視地域、いろいろな種類がございましてけれども、かいつまんでご説明させていただきます。

24ページ以下で、個別の地域の説明をしてございまして。24ページは、先ほど申し上

げた緊急調整、現在仙台だけでございます。

それから25ページ、これは特別監視地域でございまして、緊急調整地域ほどではないけれども、供給過剰の兆候のある地域を、未然に緊急調整地域に至るのを防ぐという意味で、少し特別な措置を講じております。それが、特別監視地域でございます。(1)にございますように、既存事業者の増車に対しましては、このピンクの矢印のところでございますけれども、一たん減車した後に、以前の台数までの範囲内で増車をする場合には監査の対象としない。先ほど申し上げた点でございまして、この地域においては、それを監査対象から外すことによって、自主的な減車を促しております。それから、一番下の欄外にございますが、重点的な監査や行政処分等の厳格化等の措置を講じております。

この特別監視地域のうち、都市的な地域、特に増車の起こりやすいであろうと思われる地域、これを、その次のページでございまして、特定特別監視地域ということで指定してございまして、ここは、ある意味では少し強い措置を講じております。既存事業者の増車につきましては、まず、水色の欄でございまして、増車の際に労働条件等に関する計画を出していただきます。どういう経営判断のもとに増車をするのかという見通しを出していただくこととしてございまして、増車後の日車営収の見通し、あるいは賃金水準の見通しを出していただきます。その後、実際増車した後に一定期間、半年程度たった後に実績報告をしていただきまして、その段階で計画と実績に乖離がある場合には、公表あるいは減車の勧告をするという措置を講じております。

それから、オレンジの矢印でございまして、今現在、増車の場合、原則的には7日前の事前届出で増車ができますけれども、この特定特別監視地域においては、それを増車の60日前に届出をしていただく。60日前にいただいた上で、実際に増車をする時期までに監査に入ります。監査に入って、もし違反があった場合には増車の見合わせを勧告する。それにもかかわらず増車をした場合には、処分の確定時に減車の勧告をするといった措置を講じてございます。

水色のほうは、労働条件を犠牲にしたような増車というのは遠慮していただけないでしょうかという趣旨でございまして、オレンジ色のほうは、違法な経営を前提とした増車は控えていただけないだろうかという趣旨でございまして、ピンクは、先ほどと同様でございます。

それから、新規参入につきましても、同じく水色の参入時の計画提出の措置を講じておりますと同時に、最低車両数を、現在都市地域で10両、その他の地域で5両という一般的な数値が定められておりますけれども、この地域においては20両に引き上げてございます。

それから、そのほか準特定特別監視地域ということで、従来の特別監視地域から外れた地域については計画提出の措置のみを講じております。それから、特別重点監視地域ということで、緊急調整地域から解除された沖縄本島につきましては、この水色の措置とピンク、それから緑の措置を講じているといったことで、地域ごとにメニューを組み合わせ、

それぞれの状況に応じた増車の抑制のための措置を講じているという状況でございます。

29、30ページは、その様式でございますので、省略いたします。

31ページでございますけれども、今申し上げた試行的な措置の効果を少し整理してみましたのでございます。一番右側の水色の部分、これが昨年11月から本年3月末まで、およそ4カ月の実績でございます。比較する意味で、その直前の4カ月、それからさらに1つ前の4カ月、これを左側のほうに掲げてございます。ざっとごらんいただきますと、少し、でこぼこがございますけれども、例えば特定特別監視地域、黄色の地域につきましては、この措置を講じた後、トータルで137両の減車ということになってございます。ところが、その前の時期は92両の増車、その前は6両の増車ということで、基本的に増加傾向にございましたけれども、この指定後は減車傾向にあるということでございます。この中に、仙台の73という、かなり大きな数字が入ってございますけれども、それを除いても、各地域で少し増車が抑制されている、あるいは減車の傾向が見られるといった状況かなと思っております。同様に準特定特別監視地域につきましても、従来の増加傾向に比べれば減車の傾向が出ているといった状況ではなかろうかと思っております。

以上が、対策でございます。

最後に、32ページ以下、参考までに、諸外国におけるタクシー規制の状況等ということで資料をつけておりますけれども、これは、イギリスの公正取引庁（Office of Fair Trading）が委託して、2003年にまとめた調査の結果でございまして、ヨーロッパを中心に、規制緩和を実施した国の状況を整理したものでございます。33ページにございますように、一番左側の国の名前のところがございますように、1990年ごろから2000年にかけて、これらの国では、主として参入における数量規制の撤廃、それから運賃規制の緩和といった規制緩和が実施されております。それから、米国につきましては、1970年代以降、これは都市ごとに異なりますけれども、幾つかの都市で参入規制、運賃規制の自由化がなされております。そういった国の状況でございます。ちなみに主要国の中では、イギリス、ドイツ、フランスというのは、この中に入ってございませぬけれども、こういった国は、従前の規制の仕組みが維持されているということだと理解しております。

35ページをごらんいただきますと、これは規制改革の効果という表でございまして、基本的に参入規制を撤廃した国、あるいは運賃規制を撤廃した国でどうなったかというのが、この35ページの表でございます。左から3番目の車両数というところがございます。参入規制を撤廃したアイルランド、ニュージーランド、スウェーデン、オランダ、米国の一部都市、こういったところではおおむね大量の増加ということになっておりまして、参入規制を撤廃した多くの国で、やはり車が増えるといった状況にございます。それから、ちなみに運賃のほうでございまして、運賃規制を緩和した国がニュージーランド、スウェーデン、ノルウェー、オランダ、米国といったあたりでありますけれども、運賃も、少なくとも当初上昇する傾向にあるといった傾向が示されております。もちろん従前の規制のレベル等々、いろいろと違いがございますので、一概に評価することは難しい部分が

ございますけれども、一般論として言えば、参入規制の撤廃に伴って車が増えるといった傾向が諸外国で見られているといった状況でございます。

事務局からの説明は、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。

それでは、この需給の不均衡についてご議論願いますが、時間的には1時間ぐらいということになるかと思えます。それでは、先ほどと同じように、ご発言をご希望の委員の方は名札を立てていただいて、私のほうにお知らせいただければと思います。いかがでございますでしょうか。どうぞ。

【佐藤委員】 今の外国のことでお聞きしたいのですけれども、運転者の賃金のことは、ここに入っていなかったのですけれども、賃金体系というか、経営のやり方というか、そのあたりは、国によってどうなんでしょうか。

【藤田旅客課長】 まだちょっと私も、詳しくは今、精査中でございますけれども、基本的に個人タクシーという形をとっているケースが多いものですから、必ずしも賃金という形であらわれないケースが多いように感じております。ただ、幾つかの国で、時間当たりの収入が低下して、長時間労働の傾向になったというふうな事例は報告されておまして、それがどの程度かということはまだ少し精査してみたいと思っております。

【佐々木委員】 委員長、意見でもいいですか。

【山内委員長】 どうぞ、佐々木委員。

【佐々木委員】 おそらくタクシーの規制緩和をしたときには、これによってタクシーの値段の上昇が抑えられる、新たなサービスが生まれる、競争力のない会社が脱落する、そういうことで、タクシー業界は活性化するだろうという考え方ではなかったかなと想像しています。しかし、現実には新しいサービス、新しいビジネスモデルはごく一部のものに限られて、多くの利用者にとっては以前と変わらない状況で、そういう結果だったわけです。規制緩和を推進した人たちは、当時タクシー関係者にも利用者にも、これほどひどい状況、マイナスの方向に行くとは思わなかったのだろうと想像しています。タクシー業界は、市場原理が働かないという特異な業界であるということも大きいのですけれども、もう1つ、日本経済全体の沈滞という問題があって、賃金が安くても、相当程度ドライバーに人が集まるという労働市場の供給構造が、その背景にあるということが言えると思います。もし、何もせずにこのまま放置した場合、この賃金水準では、若い人のなり手がないので、ドライバーの年齢がさらに上昇して、平均年齢が六十数歳という事態が予想されます。それは、大げさに言いますと、タクシーの仕事は、退職し、年金を受け取りながらやる仕事と。考えてみますと、それほどこの仕事は高齢者でもできる仕事とも言えますので、それはそれでよいという考え方もあるかもしれません。

また、その先を展望しますと、これは私の個人的な意見なんですけど、少子高齢化社会の到来を迎えて、労働人口がこれから減少する時代となって、いずれ労働需給は逼迫する。そうしますと、結果として賃金が低いドライバーのなり手が少なくなり、供給が減少し、

タクシーの稼働率は上昇して、ドライバーの待遇も改善に向かうという、長い目で見たら、そういうシナリオも予想されるかもしれません。そういう意味では、現在の悲惨な状況はこの数年のことだから、今のまま放っておいてもよいという考え方もあるかと思います。私は、タクシー業界とは全く無縁の立場にありますが、現在生じている問題、とりわけ需要と供給が大幅に乖離しているのに、その調整が全くできていない、さらに、ドライバーの賃金が、地方によっては生活保護世帯並みという、憂うべき水準にあることについて、同時代を一緒に生きていく人間として見逃すことはできません。現在起こっていることは、大げさに言えば、社会正義に反する状況であると考えます。

では、どうするかということですが、まず第1に、車であふれかえっているわけですから、新規参入のハードルを高くすること、2つ目に、増車については一定の稼働率以上でなければ認めない、増車の要件を厳格にすること、3つ目は、ドライバーの質的規制によって、不適格者を排除することなどが考えられます。しかし、これらの施策を実行しても、現在起こっているミゼラブルな状況が改善されるかということになりますと、大いに疑問があります。

先ほど説明の中で、ここ数年間の比較がありました。ですけれども、供給過剰は、既にずっと前から起こっていて、大きな変動は、実は平成13年の前に起こっているんですね。したがって、この10年間どうであったかというデータを、この間資料いただきましたのを見ましたら、法人だけですけれども、輸送人員、つまり需要は23億3,000万人が19億4,000万人に、平成18年ですけれども、17%減少しているんですね。先ほどの13年度の比較でいうと10%ですけれどもね。それから車両数が、21万台から22万2,000台、6%増加しています。需要が17%減って、車両が6%。ですから、簡単に言うと、平成7年度の状態に持っていかうとすると、車の数を23%カットしなければいけない。

この2割の車両過剰の話が、さっき言ったような、私が、例えばこういうやり方というので、ほんとに需給の調整ができるのかと。ここはやはり暫定的というか、時限立法というか、地域別に需要を決めて、それに見合った供給台数に追い込んでいくことをやらなければいけないのではないかなと。それをやっても、多分二、三年かかると思うんですね。したがって、そのときにはかなり強烈的な規制をかけなければいけないわけです。ですから、新規参入は一切認めないとか、あるいは増車は認めない、ある一定の稼働率以下の会社は減車させる。それから、最低車両台数を引き上げる。リース制とか車庫問題の規制を強化する。

ここで、我々利用者にとって重要なのは、我々が不便を感じない供給、量をどうやって設定するかということです。それから、規制を強化すれば、稼働率が上がって、乗務員の賃金が上がりますから、結果として現行の710円のタクシー代を660円に戻してもらおう。利用者にこのことは還元するということを言わなかったら、一般市民というか、国民の理解は得られないと思います。ただ、今、起こっているのは非常に悲惨な状況ですから、

利用者にはね返ってくるというのは、少し時間がかかるのかもしれませんが。

私の意見は、いささか無謀であることは重々承知しています。しかし、ここまで踏み切らないと、需給の不均衡が修正されないということも事実ではないでしょうか。識者の中には、一度決めた規制緩和を、昔のような規制をするということに抵抗感があるかもしれません。世の中的にはそうでしょう。ですから、この際この問題をどうやって国民に説明するのか。もし、私のような提案をやるとすればですね。それは、結局国民というか、利用者にはね返ってくるということを説明しないといけないのではないかと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございました。

それでは、藤井委員、どうぞ。

【藤井委員】 このワーキングはたくさんの委員の方がおられて、時間も限られていますので、毎回1回ぐらいしかお話しできないかなと思いつつ、どの話をするかと、いつも自分の中で優先順位を決めて、上から1つか2つ、いつもお話しするんですけども、最初にお話しさせていただく無礼をちょっとお許しください。

まず、今回の論点1の副題、なぜ需給の不均衡が生じるのか。多分いろいろなことにお気遣いになって、一応これを書いておかないと、ということだと思いつつ、おそらくこの言葉が出ること自体がほぼナンセンスなぐらいの、我々共通認識を持っているんだろうと思います。佐々木委員のご意見もそうだったのではないかなと思います。不均衡が起きるメカニズムが、当然ながら存在しているわけですね。それは、今回きちんと数値シミュレーションで出してもらって、実際それに基づいて行われているということは間違いないと思います。もちろん例外があって、固定給をもっと入れるとどうなるだろうかという、シミュレーションの前提が変わってくることはもちろんあるんですけども、大ざっぱに言って、先ほどのシミュレーションがかなり物事の本質を突いているものだろうと思います。

ただ、先ほどの説明はちょっと難しいですね。一般の方に、ご説明しないといけないというときには、先ほどの数値シミュレーションでは、見ていると、何かだまされているのではないかなというようなことになってくる。我々大学の人間だから、そんなことばかり見ていますので、よくわかるんですけども、なかなか伝わりにくいかなと。アカウンタビリティーが難しくなる。そこで、長くなる話ばかりで恐縮なんですけれども、やはり共有地の悲劇ですね。産業革命のときに起こった共有地の悲劇。ドライバーさんを羊に見立てるとするのは非常に恐縮なんですけれども、ドライバーさんを羊に見立て、羊飼いを経営者と見立て、お客さんの数というものを共有地の草の数だと見立てる。これ、前回申し上げたので、繰り返しませんけれども、議事録をまた見ていただければと思いますけれども、これが非常にわかりやすいメタファー、隠喩、比喩になっているのではないかなと思います。草の数が限られているので、幾ら羊を増やしても草は——タクシーの場合はちょっと増えるんですけども、たくさん流せば増えるんですけども。あまり増えないわけ

ですね。その弾力性が少ないので。ですから、その限られた共有地をみんなでたかるといふか、ワッと集まると、一台あたりの上がり数が少なくなってくる。これが、まず1つ、わかりやすい比喩だろうと思います。

その観点から考えると、先ほどから市場の失敗とか市場の特殊性という言葉がありますが、私、この言葉に、実は違和感を感じます。なぜならば、市場の失敗というならば、市場というものはもともと成功することが約束されているけれども、何かミスったために失敗しているかのような印象を与えます。特殊性といえ、本来普通のまともな状況であれば、そういうことは起こらないはずなのに、タクシーは何かおかしいところがあって、どこかでだれか悪さをしているから、こんな問題が起こっているかのような印象を与えるようなことすら思います。社会的ジレンマ研究者の立場からすると、市場は失敗するに決まっているし、特殊なものだらけなのが世の中であることは、我々わかっているわけです。大ざっぱに言って、アダム・スミスの神の見えざる手というものが動くというふうに言われて、パレート改善するというふうに言われて、市場が動くということが、この10年ぐらい、規制緩和からずうっと言われているわけですが、実際アダム・スミス自身が何だったかという、彼はスコットランドの道徳哲学者であって、人々がそれなりの道徳心があって、共有の社会的規範がある状況においては、市場が神の見えざる手を差し伸べてくれるから成功するだろうと言っているわけですね。

ところが、あまりよくわけのわからない新規参入者がいて、タクシーでも、例えばリース制もやっていったりとか、いろいろな形でドライバーにしわを寄せるような形を全くいとわれないような人々がいるような状況では、神の見えざる手は動かないということは、実はアダム・スミスすら知っていたはずなんです。これは、社会的ジレンマ研究の観点で少々ややこしい言い方をいたしまして、国民の方にはアカウントビリティーをちょっと果たせないかもしれないですけども、いずれにしても、もともと失敗することが約束されている市場なるものがあるわけです。それを、我々は社会的ジレンマと言うわけです。世の中に、市場の「場」、「バ」と読みますけれども、場というものが100個あれば、50個は市場だけれども、50個は社会的ジレンマなんだというぐらい考えたって全然いいんだと、社会的ジレンマ研究者は考えています。

さて、この規制緩和の問題がなぜ問題なのかというところですけども、先ほどの共有地の悲劇、イギリスのディスクロージャーのころに何が起こったかということ思い出します。もともとそこには問題がなかったんです。共有地に。その共有地の需給のバランスがきちんと整っていたんです。なぜか。そこには、最近の経済学的な概念でいうならば、ソーシャル・キャピタルがあり、ソーシャル・キャピタルの中のそれぞれの業者の間のトラストがあったわけです。信頼関係があった。それは、心理学的にいうならばインフォーマル・ノームといって、成文化されていないところの、ある種の社会規範があったんです。それで、あまり臆面もなく金もうけするのもちよっと恥ずかしいというような社会的な規範が、このイギリスの田園的な、牧歌的な農村にはあったんです。ところが、いわゆるビ

ッグバンといいましょうか、そういう自由化の流れが、産業革命が起こったことによって、ある種のものなくなっただけです。そうしたら、9割ぐらいの人はまともな羊飼いなんです。ところが、1割ぐらいの資本家と呼ばれる人が入ってきて、好きなことをするわけです。そうすると、まじめな羊飼いはどんどん駆逐されていって、ふまじめな羊飼いがどんどんどんどん増えていくという状況があるわけです。実はそういう形で、社会的なインフォーマル・ノーム、ソーシャル・キャピタル、トラストシステムがあって、それをサポートするような形で、ガバメントのローシステムもできていたわけです。これが一般的な法治国家の体系であるというふうにあだむ・スミスも考えていたし、社会的ジレンマ研究者も考えています。

ところが、それを今、ある種構造改革でつぶしたわけです。そうしたときに、1968年のハーディンという人が書いた共有地の悲劇の論文は、全部そこに集約されるんですけども、彼が出した結論は、こうです。mutual coercion, mutually agreed uponが必要だ。mutual coercionというのは、相互規制です。これは、ガバメントが規制するのではなくて、相互の地域で何か自主規制みたいな、それは mutual coercion というんですね。というものがある。それを、mutually agreed upon ですから、みんながそれは必要だ。こんなだとお互いの首を締めているから、これは入れなければいけないと思ったから入れるようなものがきちんとインストールされれば、この問題は解消されるだろうということを、ハーディンという方は、1968年にペーパーでおっしゃっています。多分これが一つの解だと思います。

それをもうちょっと別な言い方でしますと、ちょっと長くて恐縮なんですけど、もうちょっとだけ言わせていただきますと、こういう社会的ジレンマを解消するには2つの方法があるということが、既に知られています。何十年も言われています。心理的な方略と構造的な方略です。心理的な方略というものは、そういう、あまり浅ましいことはするのはよくないという、みんなが思うことです。構造的な方略というものは、浅ましいことをさせないような法システムであるとか、そういう構造をつくり上げることです。その2つが必要です。それを、折衷案のようなものが、そういう構造的なものをみんなが必要だ。ということで導入していくというものが、mutual coercion, mutually agreed upon ですから、ガバメントもきちんとした規制、それから心理的に、商人はちゃんとまじめな商売をやらなければいけないという気持ち、それと、それを社会的に何とか地域的に、これは北海道は北海道、札幌は札幌、大阪は大阪、九州は九州と全部変えていかなければだめだと思いますけれども、そういうものを、mutual coercion, mutually agreed upon というものをインストールしていくという方法しかないということを、68年のペーパーには書かれています。私は、彼が全部正しいとは思わないんですけども、相当程度同意しています。

以上です。

【山内委員長】 関委員、どうぞ。

【関委員】 先生の難しい講義を受けて、悩んでいる生徒の気持ちになっていますが、

私は、佐々木委員と同じように、タクシーには門外漢ではありませんので、逆に消費者の立場から、思い切った発言をさせていただければと思っています。

この委員会に来て、常に感じておりましたのは、規制緩和というものが、悪と言うと変ですけれども、いろいろなすべての原因で生まれているというふうには私は考えていません。もともと規制緩和された日本の大きい社会構造の中で、やはりそれがこのタクシー業界にも当然必要だったということで、当然ですけれども、タクシー業界も門戸を開いたという形になるというふうに考えています。それは、ここだけは例外として残すべきだという議論ではなくて、日本のすべての社会の中で、やはりタクシーをやりたい人はやるべき、やらせてあげようということは、絶対的に必要な時代だったというふうに考えています。ですので、規制緩和そのものに対して、今からどうのということはないと思うんですが、ただ、ここでいろいろな資料、それと、委員の皆様のご意見を伺った上で、さすがにこの状況では、このタクシー業界について、将来性がないというふうに考えておりますので、少し提案させていただければと考えています。

規制緩和の中で、当然ですけれども、メリットもたくさんございました。1つには、やはり中小の方が参入しやすくなった。それは、少子高齢化の中で、地方こそ小さなサービス、小さな規模でのタクシー運転というものの輸送の仕組みが必要となっている今、再度そのハードルを上げていくということについては、私は絶対的に反対を申し上げていきたい。特にタクシー運転手さんのなり手が無いのは、逆に都市ではなくて地方なんです。それなのに、規制台数をもっと上げていくという形になれば、これからの子供たち、それと高齢者の皆さんが受けるサービスが地方ではほとんど成り立たなくなるのではないかと考えています。ですから、総量規制については一定の方向での規制が必要だと考えているんですが、参入規制については、これはとめていただきたくないと考えています。

逆に、今は、常に車の台数を基準とした審査基準の中で、ある意味で方向性を出そうとしているんですが、ここでもう少し、先ほどの議論でいえば、人間的な部分に基準を当てた審査基準にしてはいかがでしょうか。例えば経営者の方がいろいろなやり方の中で経営されているんですが、数値的に見て、今、労働者にのみしわ寄せが寄るということになっています。収益については、きょうの資料にもありますが、この10年間ほとんど変わっていません。経営者にとっては、しっかりと利益を取っていらっしゃる。となると、その利益を取った分を、例えば賃金制度、福祉制度、福利厚生制度、そして人材の確保ができたところから一定の車両の増加を認めていく。今は、いくら車両を増加しても、前回も今回も出ておりますけれども、タクシー業界の運転手さんの数はほとんど同じなんです。ですから、その部分でいえば、人を確保、人を基準とした審査基準によって、増車なり一定の方向性を出すというようなものにしていくというのはいかがでしょう。ある意味では総括原価方式、歩合制というものについてのところに、経営にもメスを入れていかないと、この構造問題については、ある意味では解決できないかなと思っています。

それともう1つは、入り口でとめるのではなくて、ぜひ退場の理論のところでの、退場

すべき方を退場するようなところに、実際のお力を注いでいただきたいと考えています。それがないと、今までのように固定したメンバーで、固定した会社だけで経営をするという形になれば、当然ですけれども、経営者の中でイノベーションが生まれません。やはり新規参入をすることによって、前回の神奈中ハイヤーさんもそうでしたけれども、新しいサービス、多様性のあるサービスというものが生まれてきます。特に今、日本の構造というのは大きく変化している中ですので、特に、小さいけれども、社会に必要なサービスというのは絶対的に欠かせないと考えておりますので、ぜひ退場の理論のところからの総量規制というものについて、十分にご議論いただきたいと考えています。

それと、先ほどの先生の授業の中で、心理的なものというふうなことが出ました。特に、これはやはり消費者にとって必要なことだと思いますので、情報公開ですね。私たちが何を重視してタクシー会社を選ぶかという、やはり地域の評判なんですね。それは、ある意味では口コミでもありますけれども、一定の方向で政府なり地方自治体、もしくは協会なりが優良事業者という形で、地方に必要な情報をぜひ出していただきたい。それがあれば、ある意味では消費者というのは、日本の消費者は賢いですから、十分に安全性があって、そして必ずどこかでだれかが働いているわけですから、人にもやさしい会社であるということについては、地域で非常に評価が高まるというふうに信じております。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

そのほかに。どうぞ、下谷内委員。

【下谷内委員】 先ほど非常に学問的な話をされまして、ふむふむなるほどとは思いますが聞いておりましたのですが、今、関委員もおっしゃられましたように、私は、日ごろ私どもが相談を受けている状況とか、それから消費者、高齢者などが利用している状況からちょっとお話しさせていただければと思っております。

需給の不均衡につきましては、私どもとしては安全サービスの面で、特に考えていただければと思っております。その中には、利用する者、消費者をどのように安全とサービスの面で確保できるかということが一番の問題であるのではないかと思っております。そういたしますと、今、関委員もおっしゃられましたように、例えば利用する側にとって、高齢者、そしてまた小さなお子さんを抱えていらっしゃるお母さん方とか、日中使いやすいようなものも必要なのではないかと思っております。先ほどの資料の中にもありましたように、供給過剰地域と、この写真、仙台とかいろいろございますけれども、そういうものに関しまして、そちらのほうに行けば、多分収入が上がるのかなと思っておりますけれども、車がいつでも利用できるように、高齢者や障害を持っている方、若いお母さんたち、私ども買い物して、ちょっと使えるような、気軽に利用できるようなものが一番必要なのではないかと思っております。そのときに、私が住んでいるところは迎車をいたしますと、皆さんそうですが、迎車賃がかかりまして、近いところに行くのに、先日も申し上げましたが、非常に高くなって、使いつらいということもあります。そうしますと、病院に通う

方とか、そういう方はしょっちゅう使っておりますので、例えばそういう方に対する何か措置ができるように、割引をするなり、回数券のあるようなものとか、そういうようなものを考えていかないと、利用者保護というのは難しいのではないかと思います。

それから、今、関委員もおっしゃられました、退出の理論ですが、きょうの資料を拝見して、ご説明を受けましたのですけれども、赤字になっても、ドライバーさんには非常に収入が少なくなりますけれども、事業者そのものにとっては、さほどの影響がないというふうに感じました。そういたしますと、赤字の影響がドライバーさんであれば、事業者の方々にとっては赤字のリスクが低いのであれば、退出等になかなかつなげていかなければいけないかと思っております。現在赤字になれば、運賃改定をしていくということで、常にそういうような、循環しているような状況でありますので、その辺のところもぜひご審議いただいて、効率の悪い事業者等が、前にも幾つかあったように聞いてもおりますので、そういうところが退出できるようなシステムを考えるべきなのではないかと考えております。

いつもここのタクシーの会議で、幾つも出たわけではございませんが、わりとタクシー業界さんというのは、一律仲がいいところだなと思っておりますので、そういうことであれば、問題の解決はなかなか難しいのかなとは思いますが。この審議をするに際しても、もう少し利用者が安全で、安心して乗れるようなことも、ぜひ審議の中で重要な事項として取り組んでいかなければ、例えば賃金の上限だとか、総括原価方式等についてもなかなか見にくいのではないかと思います。そして、先ほど関委員がおっしゃられましたように、できるだけ多くの情報を公開していただければ、利用者というのは、それでもっとますます利用できるのではないかと感じております。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、小塩委員。

【小塩委員】 私も、あまりつけ加えることはないんですけれども、きょうのご説明で、タクシー業界で需給関係の不均衡がなかなか解消されないメカニズムについて、非常によくわかる説明をしていただきました。要するに、何人かの委員もご指摘のように、経営リスクがかなりの部分人件費に反映されて、超過供給になったとしても、減車のメカニズムが働かない。むしろ増車の誘因が働いてしまう。そういう構造的な問題があるということがよくわかりました。

そこで、どうしたらいいかということなんですね。需給に不均衡があるという点については、ここにいる出席者の間ではおそらく意見は一致すると思うんですけれども、方法についてはいろいろと意見の違いがあるかと思います。私は、基本的には増車の規制とか参入規制というのはなるべくやめたほうが良いと思います。やはり新しい企業にタクシー業界に参加していただいて、活性化するという道を閉ざすのは問題だろうと思います。

ただ、そうはいっても、先ほど佐々木委員がおっしゃいましたけれども、社会的正義に

かかわるような深刻な問題がタクシー業界にあるというのは、そのとおりだろうと思います。年収が300万円に届かない人が普通だというのは、やはりどう考えても問題であるということです。おそらく退出してしかるべき業者がそのまま残っているということが問題だろうと思います。

それをどういうふうに解消したらいいかということなんですけれども、先ほどいろいろと緊急的な措置についてご説明がありましたけれども、要するに台数に関する規制なんですけれども、先ほどの不均衡の一番のメカニズムが、経営リスクが人件費にそのまま反映されるということを考えますと、やはり労働条件が著しく悪化しているような業者には退出していただく。あるいは、安全性の面で問題がある業者には退出していただく。そういうふうな形で、新規参入者も、それから既存の業者の人も共通にカバーされるような条件で、仮に規制を強化するというのであれば、そういうふうな共通にかかわる規制をかけて、需給不均衡を是正すべきだと思います。

以上です。

【山内委員長】 田中委員、どうぞ。

【田中委員】 今のいろいろ問題点、そのとおりであります。確かに、先ほど佐々木委員が最初におっしゃったように、放っておいてもいいのではないかという見方はできなくもないのではないかと思うんですね。それは、自然の淘汰で、共有地の牧草がちゃんとみんな食べられるようになる方法なのかな。だけど、それにはおそらく時間が相当程度要るし、そのリアクションというか、副作用も相当大きいと思うので、せつかくの場なので、やはり何とかやらなければいけないだろうと思います。確かに同じ時代を生きている世代として、最低賃金を下回るような労働条件で働いているという、そういう労働が存在するということが自体、やはり悲しいことではありますので、その是正はすべきだと思います。

が、ただ、今までの皆さんのお話を聞いていまして、現在のタクシー産業、業界のあり方そのものを前提に解決策、つまり需給調整をどうするかというところに行っているのではないのかなという気が若干します。もちろん参入規制というのは、撤廃したという方向は正しいし、出ていく人を何とか出ていけるように、言葉は悪いけれども、追い込むというような、そういうようなこと、それを、先ほど小塩委員が言ったように、みんなの仲間のモラルスウェージョンで、あなた、もうそろそろ出ていきなよという、そんな生易しい業界ではないなと思うので、若干の荒療治も必要かと思います。ただ、かつてのような需給調整で、今の重要と供給のバランスをある程度均衡化させるということが実現したとしても、業界の方に大変失礼かもしれません。かつて、バブルのちょっと前ぐらいでもそうですが、遠距離しか行かないタクシーとか、彼らはその当時、おそらく今のように賃金が安いので稼ぎたいという状況ではなかったと思うんですね。にもかかわらず、そういう状況が起きていたわけです。それは、何なのか。供給過剰で、自分たちの食いぶちが減るから、何とか客をつかまえるために若干無理する、事故も起こす、そういう状況ではないことがあったのは、何なのかということをやっと思い起こす必要があるのではないかと。

結局、物価問題に関する関係閣僚会議でもありますように、当初この諮問の一つにもありますが、総括原価方式とか歩合制とかいう賃金体系、労働条件体系そのまま前提に、需給だけバランスさせていくということでもいいのかどうか。私は、そうは思わない。市場原理が働かない産業だというなら、じゃあ、どうすれば働く産業になるのかというアプローチがあつていいのではないか。だったら、もう歩合制はだめ、体力のない事業者は撤退しなさいというような形もあるのではないかと思うので、あまり現行業況をそのまま前提に解決策を見出すというアプローチはとらないほうがいいのかと思います。

【山内委員長】 安部委員。

【安部委員】 まず、この産業の特殊性という問題があると思います。歩合制というのが一つのかぎで、無線呼び出しや、ローカル地域で車を電話で呼び出すという場合ですと、ドライバーの賃金を普通の給料制にすることも可能だと思いますが、流しが中心の大都市部では、ドライバーが車庫を出て、夕方あるいは次の日の早朝に営業所に帰ってくるわけで、その間の労働のありようを見ますと、やはりある程度歩合制なるものを前提にしないと、産業自体が成り立たない部分があるわけで、問題はそこの分配のあり方をどうするかということだと思います。そうしますと、この産業は独特な賃金形態を持っていて、それを抜きに成り立たないとすれば、いわゆる市場の作用というのが極めて限定的に働かざるを得ない。何らかの形で、需給の枠組み、不均衡が生じているわけですから、これを政策的に考えてやらないといけないのではないかと考えております。

ですので、構造問題といったことに踏み込む必要があつて、運賃問題で例えば総括原価主義の問題に踏み込んだとしても、そこから得られる結論は、私はそうたいしたものはないと思っております。やはりタクシー産業の場合は、需給のあり方をどう考えるかというのが重要なポイントで、その場合に、私の認識は、規制緩和以前から需給の不均衡が存在していて、規制緩和でそのことに拍車がかかったというふうに思っております。したがって、その拍車をかけた部分をいかに戻すのかということを考える必要があつて、参入条件の見直しと、それから、私の言葉で言いますと、現に水槽の水が濁っているわけですから、そこをきれいにする、つまり退出を促す仕組みをどう構築するかというのがかぎになるかなと考えております。

それから、関委員などからご議論があつた、安心・安全なタクシーをどうつくるのか、利用者が利用しやすいタクシーをどうつくるかという論点はそのとおりののですが、そのためにどう制度を設計するかというのが大事です。例えば今、障害者、高齢者の方がタクシーを簡単に利用できるかという、運賃負担の関係で出来にくい部分がある。例えばスウェーデンですと、タクシー会社の營收の2割、3割は、STS、つまり障害者のための福祉輸送によるものです。西欧諸国では一般的で、フランスでもそうなのですが、フランスの行政単位で「県」という単位がありますが、「県」交通予算の大半は何に使われているかという、福祉輸送とスクールバスの運行の補助費に使われているわけです。西欧ではそういう形で、いい悪いは別として、福祉輸送に対して早くから行政がかなりの補助金

を出してやっていました。そうしますと、運賃負担が軽くなるので障害者の方もタクシーを利用しやすくなるわけです。

やはり障害者だとか高齢者がタクシーを利用しやすいようなものにしていくというのは、社会政策として考えないと、これをタクシー会社の営業努力の問題として扱うのはやはり無理があります。お気持ちはよくわかりますが、利用者が利用しやすいタクシーをつくっていくという問題を考える場合には、タクシーの構造問題として扱う部分とも、社会政策の問題として扱う部分に分けて考える必要があります。

【山内委員長】 今村委員。

【今村委員】 説明があった「輸送需要の減少に伴う増車のメカニズム」（資料4の18ページ）ですが、確かにここに書かれているようなメカニズムなのかなと思います。それ自体は否定しないんですが、現実はより深刻でして、ここでは、わかりやすさということで、運転者の収入は運送収入の60%ということで試算がしてあるんですが、この間も幾つか指摘されてきたように、実態的には非常に累進制の高い歩合制の賃金になっているわけです。収益が減ったからその収益を確保するために、さらには収益が下がり続けても、必ず利益が上がるシステムを既につくり上げてきているというのが非常に大変な問題なんです。

わかりやすく言いますと、売り上げが60万だったら60%の賃金をあげますよ。50万だったら50%あげます。40万だったら40%ですよ。賃金の支給率が40、50、60%と分かれるわけです。非常に累進制の高い賃金制度ということになります。考えてみたらおわかりのように、60万のときには、事業者に残るのは40%の24万、逆に売り上げは40万だけれども、事業者に残るのは60%で、24万残りますね。売り上げの60万が仮に40万に下がったとしても、同額の金額がちゃんと事業者のほうに入るといって、そういう意味での累進制の高い賃金システム、これが温存され、かつ、こういうやり方でやらなければ、この規制緩和の時代は生き残れないということで、賃金解体といえますか、そういうものが広がってきた。このことが、賃金の大幅な低下と安心・安全の破壊をもたらし、さらには、つまり増車すればもうかるという、そのような流れをつくられてしまったというのが大変な問題だと思っているんです。

先般も第2回会合のときに、近畿運輸局長に、私、質問しましたけれども、実際はそれよりもっと深刻な事態が起こってしまっていて、オーナーズ制度だとか、リース制、いろいろな言い方はあるんですけども、もう労働者の扱いをされていないんです。リース料を月幾ら払ってください。あと、燃料代とか、いろいろな保険だとか、いわゆる変動経費については、かかった分だけ、あなたからもらいますよと。そして、運送収入からその部分を引いた残りがあなたの取り分ですよ。そこには、賃金という概念はもうないわけで、そういうことがまかり通るとするならば、どんどん増車をしていけばいくほど、掛け算式に利益が上がります。

現実的に、大阪で10台ぐらいで新規参入したのが、今、460台まで規模を拡大した

会社もあります。私は、競争の中でほんとうに労働者の賃金がよくなり、かつ、悪貨が駆逐されて良貨が残るといふことであれば、何も言うつもりはありません。しかし、現実的に起こっていることは、先ほど新規参入の話がありましたけれども、夢を持って、まじめに一生懸命にやろうといふことで新規参入をしてきた事業者は、ほとんど失敗しています。逆に、むちゃくちゃ、法律なんてくそ食らえ、とにかくもうかりさえすればいいといふことで、先ほど言いましたリース制だとか、極めて累進制の高い賃金を持ち込んで勝負をかけたところが、今、生き残って、大きくなりつつあるんです。そこを正しく見なくてはいけないのではないかと。そういった面での対策といふことも、非常にやる必要があるんだと思います。

もう1点は、先ほど羊の話が出ましたけれども、私どもは昔から、片方が鶴匠だとすると、運転手は鶴飼いの鶴ですかね。限られた魚しかいないのに、幾らなんでも何羽も何羽も鶴を川に飛び込ませて、とってこい、とってこい式、それはちょっといかがなものか。後々議論になるんだとは思いますが、現行の制度の問題点をどうしていくのかといふこともあるんでしょうけれども、タクシーのあるべき姿、将来像といひますか、その視点からも議論していただくといふことも大事だと思います。平たく言えば、もっと運転手個人が大事にされる、大切にされる、それをやはり確保しなければ、しよせんは空論になるのではないかと。さらに、利用者の皆さんとの関係における安心・安全の問題、それから地域貢献をどう図っていくのかとかいふ視点において、翼（発展の可能性）は広がっていくんだと思うんです。このことを述べた上で、実態は、現実的にそういう構造的な問題があるといふことを強調しておきたいと思ひます。

【山内委員長】 待鳥委員、どうぞ。

【待鳥委員】 参入規制あるいは増車規制の問題について、従来の需給調整に戻せといふようなことは、私どもも考えておりません。従来、規制緩和前に需給調整が法律上とられておりましたけれども、結果的にはそれは、供給不足の場合にでなければ新規参入と増車は認めないといふだけであって、需給の均衡をとるために減車を進める、適切な需給均衡を図るといふことはやられていなかったわけです。現実、バブル期に相当車を増やしました。その後、30億人台から、10年間で22億人まで輸送人員が10億人ぐらい減った中でもバブル期の台数が温存され、そこに規制緩和でまた増えて、供給過多に拍車をかけたといふ現実があります。

したがって、もとに戻しても供給過剰状態は改善できない。規制緩和をしたことによつて、参入のハードルを限りなく下げた、あるいは増車の要件も事実上なしにしたことで、好ましくない事業者が数多く入ってきた、あるいは、経営の効率化といひながら、実際は賃金を下げた経営が規模を拡大していく、そういう実態になっているからこそ、やはり参入と増車の要件をもっと厳しくするべきではないかと。決して意欲のある、いい事業者を門前でシャットアウトするといふ意味で言っているわけではないので。そういった人たちにはどんどん入っていただいて結構だけれども、入り口のところできちんと見分けをすべき

ではないか。あるいは増車についても、良質な運転者を確保するという観点等から、もっとハードルを上げるべきではないかと思います。タクシー産業では本当の意味での効率的な経営が伸びるということではありません。コストの75%近くを人件費が占めて、車両と燃費で10%前後を合わせれば、もう残りのところで効率化や競争の余地がないというのがこの産業です。

今回、大変いい資料を出していただいていると思います。16ページにも別添1でタクシー事業の経営指標等をお示しいただいています。総括的に課長が説明されたとおりでと思いますけれども、ここで実働車両1日1台当たり、左隅の資料の中で、日車当たりの営業収益が、これ、営業収入だと思いますが、実車キロが5.49%の減少に対して、営業収入がマイナス7.45%になっているということについては、ここは、台数増と同時に運賃の影響があるということについて読み取っていただかなければいけないのではないかと思います。台数の制限だけで、適正な経営環境、労働環境が維持できるということにはならないという問題ですから、台数とあわせて運賃の問題、次回議論になると思いますけれども、この資料が出ていますので、読み取っていただければと思います。

それと、先ほど今村委員から、歩合給にしわ寄せしての増車競争の話がありました。まさしくここにも、資料に出ているように、営業収益が平成13年度と17年度では2,592円、この資料から見ると、全国平均で減少いたしています。運送人件費を見ますと、ほとんどがタクシー運転者の人件費でありますけれども、13年度の2万5,073円から、17年度の2万2,484円、マイナス2,589円であります。つまり、収入が2,592円減少した分、賃金が2,589円減少しているということを改めて指摘したいと思います。無謀な競争に陥って、台当たり、あるいは1人当たりの営業収入が下がった分は、現実としてそっくり運転者にしわ寄せをされているということ、この数字が示しています。これは、東京の事業者あるいは大阪の事業者団体から出ている経営指標についても、同じ結果が出ているということについても申し添えておきたいと思います。

それから、事実上の累進歩合であります。こういうそっくり人件費にしわ寄せされるという実態の背景には、単なる歩合給ではなしに累進歩合があって、いわばリース的な機能を果たしていて、経営側がほとんどリスクを負わない賃金構造になっている。本来、法人企業であれば、営収が下がった場合、通常の歩合給であれば、経営側と労働側の双方でリスクがシェアされるはずでありますけれども、そうならないという背景に累進歩合があって、リース的な機能を果たしているということについてもこの資料で明らかどころです。

【山内委員長】 丁野委員。

【丁野委員】 今日もの確な資料を出していただきまして、構造的には大変よく理解ができるんですが、データの的にはかなりマクロかなという感じがありまして、この議論がどういうふうに今後の議論にかかわってくるのかということ、私自身、まだちょっと頭の中の整理がついていない状況です。基本的に、私はタクシー業というのは、徹底してサービス

業であるというところから出発しておりまして、また非常に労働集約的な産業であると思っています。コスト構造からみてタクシー事業は、かなり人件費比率が高い訳ですが、その労働力が適正配置されているかどうかということにある意味で非常に疑問を抱く、そういうふうな思いを持っております。基本的にタクシーというのは、24時間、365日稼働しているわけでありまして、その稼働をキープするために、例えば1車2人制とかいうような形でシフトを組んでやっていたらいい。

先ほど共有地の悲劇の話もありましたが、場合によったら、草のないところに羊がたくさん群がっているというふうな状況を我慢せざるを得ないという状況というのが、一方にあると思うんですね。他方においては、新規参入で、草のあるところばかりねらって、夜間だけ営業するというような、1車1人制で、長時間労働でやっている方もいらっしゃる。ある意味で、この辺をどう考えるかという問題がありますが、サービス業である限り、例えばホテルであれば、一番忙しい夕方4時から10時までに、一番たくさんの方の労働力をシフトして、そこで全体の効率を高めていくというような、どの産業においても、必ずそういうことをやっているわけです。ですから、タクシー業界において、そういうような労働力の適正配置ということを考えたときに、果たしてこれが旨く行っているのかどうかという点に疑問を持っています。

需要だけを追いかけるといことになると弊害も当然あると思います。需要が非常に少ないから車が来ないということによる消費者の不便というのがありますし、その時間帯に、例えばけがをされたとか、病気になったという方をどうケアするかという問題もあります。これは、社会政策としては、そこはきちんとケアするべきでありますし、それは、各社がそれぞれ分担して、そういう負担をしていくという仕組みをつくれればいいのではないかと。その前提として、マーケットに対してきちんと適合するかどうかというふうな議論が、今後必要なのではないかという点を提案しておき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。

きょうの資料で、経営のリスクが労働条件にはね返っていると。それが労働条件の悪化をもたらしているというお話は、私もよく理解できる場所です。それで、その先、では、どうするかということなんですが、2つの問題があるのではないかと。1つは、まず、最賃を下回るような経営がまかり通ってはならないということだと思っております。これはコンプライアンスの問題であって、議論の余地はないわけですが、しかし、最賃違反というのがなかなかわかりづらいという仕組みになっている。これは、厚労省との協力関係ということも問題になるんでしょうけれども、これ、総収入を労働時間で、後で割り返して、初めて最賃を下回っているというのがわかるという仕組みなので、普通の労働者、一般の市民の方が最賃を割っているかどうかというのは全然わからない仕組みになっています。これは、労働基準監督官などが、すべてのタクシー会社に常日ごろ目を光らせればいいという議論もあるかもしれませんが、構造上ちょっと難しい仕組みになっている。その

ような最賃の算定の仕方自体は、別にタクシーだけではなくて、他の歩合給でやっているすべての事業者が同じなので。ただ、タクシーの場合には、やはり透明性というのを、もう少しこの辺のコンプライアンスの透明性を確保する手法を考えなければいけないのではないかというのが第1点です。

第2点は、これは基本的な問題にかかわるんですが、私は、賃金制度のあり方は、基本的には労使で決めるべきもの、労使自治だと思うんです。それを、例えば法律で固定給何ぼとか、歩合給何ぼというのは、私は、およそ普通の産業では考えられないところではありますが、しかし、なかなか労使の中でうまくいっていないということもあるかもしれません。そうしますと、基本的に賃金制度というのは労使で決めることではあります。しかし、一定の問題のあるような賃金制度、あり方については、多少、例えば先ほどの新規参入とか増車のところで問題のある賃金制度についてはチェックしていくということもあるのではないかと。例えば先ほど来議論になっている累進歩合給、これは法令上の根拠ではなくて指導でやっていると思うんですね。だから、経営者として、これはコンプライアンスの問題ではないと。厚労省的には守ってほしいということなんだと思いますが。しかし、安全の問題、それから労働者の労働時間の問題からいって、指導の中で累進歩合給については控えるようにというようなことが行われている。こういったことなども、一つの指標として、その個々の企業の労働条件のあり方についての一定のチェックポイントになっていくのではないかと。ただ、それを法律上累進歩合給は禁止だというようなことというのは、やはり賃金制度の根幹にかかわることなので、先ほど言ったように、需給のところで、増車あるいは新規というところでの一定の、いわば参入の資格のある経営者という観点から、社会的な責任を担える経営者という観点から考えていくということが言えるのではないかと思うわけです。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

時間がそろそろ迫っているんですが、きょうまだご発言いただいていない委員の方が何人か……。

それでは、短目で。先ほどちょっと遠慮したというので、よろしく願います。

【藤井委員】 すみません。もうちょっとお時間あって、どなたも立てないので、もう一言言ってもいいかなと思ひまして。どうも失礼します。手短に3点申し上げたいと思ひます。

1点目は、先ほどの議論で、インセンティブとして羊飼いが羊を増やしていって、羊にしわを寄せるという構造があるというお話を一般的に申し上げましたけれども、それは、あくまでもそういう構造があるけれども、すべての事業者が必ずしもそうではない。労働者の家族を守ろうと思ひていらっしゃる、まじめな事業者というのが必ずおられる。それが少しでも増えていくような方途も考えていくのが重要だというのが1点です。

2点目は、私は、とある町に、前に住んでいたところで、タクシーがいきなり安くなっ

て、すごく喜んで、そればかり乗っていたんですけども、今回の話なども通じて、その安くなった裏側でこういう構造があったのかと思うと、ちょっと心が痛んで、あと100円ぐらい余分に払ってもいいかなと思っています。消費者的にも、そういうふうにしてもらうというのも、1つあるのかなと思います。

そういうふうに見えるのは、やはり今回の総合的な論点のところ、前は規制緩和の効果を消費者に還元するというところをかなり強調されていたんですけども、今回、共通の横断的視点で、利用者、労働者、経営者、地域経済、地域社会のすべての文言がバランスよく入っているので、それをちゃんとみんなで考えながら議論していくというふうな、前向きな議論は非常にいいのではないかなと思うのが2点目です。

3点目ですけども、先ほど大学の講義的なところで、少々ややこしいことで、英語で申し上げた mutual coercion, mutually agreed upon というのはどういうことかという、例えばこういうような場で、いろいろな立場の方が集まって、どういうルールをつくっていいかというようにすることが最後の結論だというお話でございます。したがって、これを何度か続けていって、それは規制というものもちろん含まれますけれども、いろいろな立場でルールをきちんとつくっていくしかないという点で、規制緩和は進んでいるんだから、ルールをつくるのが問題だというところではなく、何か建設的なルールのあり方を考えていくというのが、先ほどの結論の言いかえになってございます。

3点、以上、失礼しました。

【山内委員長】 ありがとうございます。

まさに今、ここで議論しながらルールをつくるということだと思います。この論点というのは、まさにそのための一つ一つのブロックになるのだらうと思います。

ほかにいかがでしょうか。あと数分ですが。よろしいでしょうか。

松田委員、どうぞ。

【松田委員】 佐々木委員がおっしゃった社会的不正義であるという言葉はずうっと反すうしていたのですけれども、確かに最賃を下回るような賃金というのは問題だと思いますけれども、やめる自由があるんですね。奴隷だったら社会的な不正義なのでしょうけれども、運転者の方は、あまりにもひどければやめられるわけですね。で、私は、この問題を解決するというかな、改善するのは、タクシー業界に人が行かなくなることだと、実は思っています、だれも運転者にならない、これが一番早いのではないかな。最近少し平均の収入などが上回ってきているのは、まさにそういう状況ではないかなと思うのです。ほかに働く場所ができてから人が集まらない。それで、少し収入を増やす方向に行っている。そうではないかなというふうに理解しています。だから、最賃を下回るような賃金がまかり通っているのは問題ではあるけれども、それが全日本に通じる社会的不正義なのかどうかというのは、私、まだちょっとそこまでは思えないような気がします。

以上です。

【山内委員長】 そのほかによろしいでしょうか。

各方面からいろいろなご意見をいただきまして、まさに需給調整の問題というのは、先ほど冒頭にも申し上げましたけれども、後で出てくる運賃の問題とか、あるいは安全、サービス、労働条件、きょうも随分そういった観点も含めたご意見もいただきましたけれども、つながっていくのだろうと思います。その意味では、きょうここで何かの結論を出すということではないのかなと思います。ただ、先ほど藤井さんがおっしゃったように、いろいろな議論をしながらルールをつくる、つくる必要があるということについては、どうも皆さんのご意見が一致しているのかなというような感じもいたしますが、その具体的なことについて、もっといろいろな観点から深めていきたいと思います。

それでは、よろしければ、きょうの議論はこの辺で閉じさせていただいて、事務局から何か連絡等ありましたら。

【阿部企画官】 次回ですが、第6回ワーキンググループは、5月16日金曜日の14時から16時までとなっております。

それから、昨日電子メールで送らせていただきました、前回、第4回ワーキンググループの議事録につきまして修正等ございましたら、事務局までお寄せいただきますようお願いいたします。

それから、第7回ワーキングまでの日程を既に調整させていただいておりますが、第8回以降の日程につきましても、後ほど電子メール等で調整させていただきたいと思いますので、その際にご協力のほど、よろしく申し上げます。

以上です。

【山内委員長】 それでは、これにて、きょうの会議を閉じたいと思います。どうもありがとうございました。

— 了 —