

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6回）

平成20年5月16日（金）

【阿部企画官】 それでは時間がまいりましたので、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」の第6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をご報告させていただきます。お手元の資料1の2枚目に出欠名簿をつけてございますが、本日佐藤委員、宮下委員、鎌田委員、佐々木委員、原委員の5名の方がご欠席との連絡をいただいております。それから小塩委員と関委員はご出席との連絡をいただいておりますが、少々遅れております。

次にお手元の資料の確認を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」、資料1として2枚ございます。資料2に「配席図」、資料3として「今後の当面の日程」という1枚紙、資料4として「運賃規制はいかにあるべきか」という束でございます。ご確認をお願いします。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。撮影はここまでとさせていただきますので、ご協力をお願いします。

それではお願いします。

【山内委員長】 お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

それでは、早速でございますけれども議事を進めさせていただきたいと思っております。

本日は、前回のワーキンググループでご了承いただきました今後の論点のうちの第2点目、運賃規制はいかにあるべきかについてご審議いただくことになっております。

審議に入る前に、まず事務局から今後の進め方等についてご提案がございますので、それについてご説明を願いたいと。よろしくをお願いいたします。

【藤田旅客課長】 本日この後、運賃についてご議論いただくわけですが、運賃の問題は、技術的な事項を含め論点が非常に多岐にわたる点がございます。したがって、このワーキンググループだけですべての論点を尽くすのは少し難しい部分があるかなという気がしております。事務局としては別途人数を絞った形でタスクフォースを設置して、そちらで本日のご議論を踏まえつつ、運賃の問題をご審議いただくという形をとったらいかがかという気がしております。もしご了解をいただければ、このワーキンググループからどなたにご参画いただくか、あるいは場合によっては別途ご専門の方にご参画いただくか、そのあたりのメンバー等別途改めてご相談させていただきたいと思っております。

それから今後の当面の進め方でございますけれども、資料3に日程がございます。次回6月17日に第7回の日程をちょうだいしております。その次の第8回は7月3日にちよ

うだいしております。7月3日には中間的な整理をできればお願いしたいと思っております。それまでに本日の運賃を含めまして、論点3として安全性、サービスの質の問題、論点4として労働条件の問題をご審議いただくことが必要かと思っておりますが、日程の制約で、この論点3、論点4はそれぞれ大変大事なテーマでございますけれども、少し時間がとれませんので次回6月17日に一括してご審議いただき、必要があれば第8回にも少し時間をとるということを視野に入れつつ、基本的には7月3日に中間整理をいただくと。こんな日程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】 ただいま事務局から本日の審議の前提、つまりタスクフォースを設置するという件を含めまして、進め方についてご提案がございました。この件についてご意見を賜ります。

【安部委員】 確かに運賃問題は非常にややこしいですから、タスクフォース設置は結構ですが、タスクフォースで一定のものが出たものをこの場にお返しいただいたとき、タスクフォースで結論を見たからそれでやってほしいということでは困るわけで、そこの兼ね合いですよね。タスクフォースで出た結論というのをもう一度ここで議論して、決してそれに拘束されずに議論するということが必要ではないか。これが1点です。

それから、タスクフォースで議論していただくとき、その議論の前提があります。例えば総括原価をどうするかとか。それについてはあらかじめこの場で議論をして一定の方向性と枠組みだけは確認した上で、それを前提にタスクフォースで議論していただくということが必要ではないかと。

この2点が非常に大事で、それが前提となれば確におっしゃるようにタスクフォースでやることについては問題ないと思います。

【藤田旅客課長】 1点目につきましては、当然最終的には答申という形でこのワーキンググループの結論の中に反映させる話でございますので、タスクフォースでの一定の結論を、再度このワーキンググループでご議論いただくと、それが前提であろうと思っております。

それから2点目のご指摘につきましては、そういう意味では本日のご審議でどういう枠組みの結論が出るかということが1つのポイントかと思っておりますけれども、タスクフォースに議論をゆだねるに当たって、ワーキンググループとしてどういう条件あるいは枠組みを設定するかという議論だろうと思っておりますので、本日終わった段階でまた改めてご相談ということかと思っております。

【山内委員長】 そのほかにいかがでしょう。よろしゅうございますか。

それでは、今まさにご議論になりましたけれども、タスクフォースを設置すると。その際に当たって、議論のやりとりをするような形ということをお認めいただくということによろしいでしょうかね。

おそらく、タスクフォースで結論的なものをリジットに出すということじゃないと思う

んですよね。ですからいろいろご検討いただいて、いろいろな側面から切って議論していただいて、それをここに持ち帰って、という趣旨ではないかと考えておりますので、ご理解を賜ればと思います。

それでは、この点を含めまして今後の進め方についてご提案を了承したということにさせていただきます。今後この段取りに従いまして審議を進めていきたいと思っております。

それではきょうの本題でありますけれども、論点2の運賃規制はいかにあるべきかという審議に入りたいと思っております。

今ご了承いただきましたとおり、運賃規制の問題というのはかなり技術的な、専門的な側面を含んでおります。したがって、まさに今お話が出たように本日限りの議論で結論を出すというのではなく、本日いろいろご議論いただいて、その骨格や方向性をある程度お示ししていただいた上でタスクフォースにゆだねるという形になります。そこで専門的、技術的な検討を行っていただくということになります。その検討結果を踏まえて、再度このワーキンググループで審議をいただくということになると思っております。確認ですが、そのような前提できょうのご審議を願えればと思います。

今も出ましたけれども、昨年の東京の運賃改定るとき、総括原価方式ということについていろいろとご議論、ある意味でご批判が出たわけでありまして。それがまたこのワーキンググループの設立のきっかけになったとも言えますので、その辺も踏まえまして、今まさに安部委員がおっしゃったようにどういう方向で議論していくか、皆さんのご意見をきょう出していただくことが重要かと思っておりますので、その点も念頭に置いてご議論いただければと思います。

それでは、事務局から資料のご説明をよろしくお願いたします。

**【藤田旅客課長】** それでは横長の資料4でございますけれども、説明をさせていただきます。

表紙をめくっていただきますと、まず2ページ以下でございますけれども、現在の仕組みと実態についてご説明をいたします。

3ページは現行の法律の規定でございます。道路運送法の第九条の三という規定がございます。旅客の運賃、料金は国土交通大臣に認可を受けなければならないとされております。2項にその基準がございます。主な項目といたしましては一号の適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること、三号の不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること、四号はタクシー固有の規定でございますけれども、対距離制による場合であって国土交通大臣がその算定となる距離を定めたときはこれによるものであること、こういったことが基準として法律上定められております。

実際の運用といたしまして、次の4ページでございますけれども、左側にタクシー運賃の決定という項目がございます。先ほどの一号の基準にのっとりまして、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を決定するという、いわゆる総括原価方式が採用されております。

右側の2でございますけれども、そういった形で総括原価は原価を積み上げて算定するとした場合、非効率な経営をそのまま認めてしまいますと非常に高い水準になってしまいますので、一定のインセンティブ規制をしいております。加算分でございますけれども、能率的な経営を行っていない事業者を除いて、標準的な経営状況にあると考えられる事業者の原価を基礎として平均原価を算出するという考え方をとっております、その結果右下の絵でございますように、左側のように効率のよい事業者の場合は一定の利潤が確保される、効率の悪い事業者の場合はその実績を平均原価まで抑えなければ、すなわち効率化を図らなければ収支が合わないという仕組みになっておりまして、一定のインセンティブを与える仕組みになってございます。

実際の手続でございますけれども、5ページでございます。事業者のほうから認可申請がございましたとき、最初の申請のときから3カ月間受付の期間を設けます。その3カ月の間に法人の全車両数、これは全国で90の運賃ブロックがございますけれども、例えば東京で言うと、東京の特別区と武蔵野市、三鷹市が1つの運賃ブロックになっております。その運賃ブロックごとに法人全車両数の7割を超える事業者から申請があった場合、審査に入ります。いわゆる70%ルールと呼んでおります。

この趣旨につきましては一番下の枠の中に書いておりますけれども、先ほど申し上げたとおり効率的な標準的な事業者の原価を算定するためには、一定程度の事業者から申請がなければその抽出ができませんので、一定規模の申請を求めています。それからタクシーに関しましては、ある地域のタクシーの運賃がある程度まとまって上がったほうが利用者にとってわかりやすいのではないかという配慮もございます。さらに行政コストという面からは、個別の事業者から個々に申請が出てきて、それを個々に審査するということとなりますと大変大きな時間、作業を要しますので、ある程度集合的に処理しているという実態でございます。そのために70%ルールをとっております。

上のほうに戻りまして、そうやって70%をクリアして審査に入った場合、まず行いますのが標準能率事業者の選定という作業でございます、ここで先ほど申し上げた標準的でない、効率の悪い事業者等を排除いたします。小規模、零細事業者あるいは平均車齢が特に高い事業者等々ここに書いておりますような事業者を排除いたしまして、その上で標準的な経営を行っている事業者を選定し、その実績年度の経営実績等をもとに運賃改定が必要かどうかという判断をいたします。その上でさらに個別の原価計算事業者というものを選定いたしまして、それに基づいて運賃水準を決定していく。こういう方式になってございます。

具体的なイメージとしまして、6ページに昨年の東京の運賃改定の際の数字を掲げております。東京の場合、原価計算対象事業者として最終的に35社を選んでおります。この35社の実績あるいは申請の値でございます。東京の場合、平成17年度実績に基づいて19年度に収支均衡するという考え方で査定をしております。

一番左に平成17年度実績がございますけれども、これは事業者から申請されたその前

提となった17年度の経営実績でございまして、35社で一番大きな費用項目で申しますと、人件費が310億円かかりましたというのが実績として出てまいります。その右の欄でございすけれども、この申請の中では、19年度においてはこの人件費の310億円を387億円まで引き上げたいという申請が出てまいります。その結果、387億円に引き上げるその他の費用項目についてもそれぞれ事業者のほうで計算した見通しを出していただきまして、その結果として、一番下でございます18.60%の運賃の引き上げをしないと収支が均衡しないと。こういう申請が出てまいります。

それに対して私どもの査定というのがその右の欄でございすけれども、細かくいろいろ費用項目ごとに算定方式が決まっておりますが、そのルールにのっとりまして、例えば人件費は申請値の387億円に対して331億円で足りるのではないかとという査定を行いまして、ほかの費用項目についても同様の査定を行った結果、改定率は一番下でございます7.22%で足りるのではないかと。こういう認可を行っているわけでございす。

一番右の欄は、7.22%に改定した場合には平成19年度において収支が均衡するという見通しを示したものでございす。

このような考え方で査定を行った結果が、7ページで申しますいわゆる現在自動認可運賃制度というものをとっておりまして、この自動運賃認可の上限の価格になります。先ほどの6ページの数字で査定した結果が、この上限価格ということになります。これは東京の例でございすけれども、710円からスタートする運賃が上限となりまして、それよりも約10%下までの範囲内に10円刻みで9通りの自動認可運賃というものを公示しております。この公示した自動認可運賃の範囲内でいずれかを選択する場合には、速やかに認可をすることとしております。それを自動認可と称しております。

この自動認可運賃の設定に当たっては、ここのグラフにございすようにいわゆる「追い抜き禁止」というルールを適用しておりまして、例えば630円という初乗り運賃をつけている車があつて、これが安いと思つて乗つたら加算の運賃が非常に高く、結果として高くなつたということが生じないように、安い初乗り運賃で始まつた車はどこまで行つてもほかより安いというルールが保たれるような形で、この自動運賃の設定をございす。

東京の場合で言いますと、下限が1割下の630円から始まる運賃でございすけれども、これを下回る運賃については個別審査ということになってございす。個別審査につきましては8ページに資料がございすけれども、この赤字で示した部分が個別審査でございす。この個別審査、いわゆる下限割れ運賃と称しておりますけれども、下限割れ運賃の審査に当たっては、認可基準で申しますと不当な競争を引き起こすおそれがないことが主な基準になります。基本的には、【審査方法】のところをございすように、通常の運賃改定と同じように個別の事業者ごとに査定を行うわけでありまして、特に著しく低い人件費を前提として低い運賃を設定している場合にどうするかという論点がございす。現在の運用といたしましては、申請者の運転者1人当たりの平均給与月額がその地域の平

均給与月額の10%以内、下回り方が10%以内であればその申請の値を認めておりますが、10%を超えて下回っているときは、①労使間で合意がある場合、あるいは②過去2年間に労働関係の違反がない場合に限って申請の値を認めるという運用をしております。これにより収支を償う場合には、この個別審査の結果、認可をするという運用でございます。

全体の手続といたしましては9ページでございますけれども、先ほど申し上げたとおり運賃の認可申請が始まりますと3カ月間申請期間がございます。その後、申請内容の審査に大体5、6カ月かけまして認可に至るわけでありまして、政府内の手続といたしまして、下のほうに書いてございますが内閣府との協議、これは都市規模によって協議であったり事前の連絡であったりということが決まっておりますけれども、内閣府との調整がございます。それから点線の中にもございますけれども、東京の運賃については、物価安定政策会議のご意見を聞いた上で、最終的には物価問題に関する関係閣僚会議の議を経て認可と。こういう運用になってございます。

この関係閣僚会議といたしますのは、10ページ、11ページに前回の資料をつけておりますけれども、その時々状況に応じて運賃認可に当たっての政府の方針を、この閣僚会議で決定しております。昨年10月の例で申し上げますと、サービスの向上あるいは輸送効率の向上といった一般的な指摘事項のほか、特に2のところでもございますけれども、労働条件の改善ということが主眼でございましたので、それを確実に行うといったこと、あるいは4のところでもございますけれども、今回のご審議のきっかけともなりました制度全体の見直しを行うべきであるといったこと、こういったことがこの運賃認可に際して閣僚会議で決定されているということでございます。

12ページでもございますけれども、これは具体的な運賃の設定方法として、ここでは東京特別区・武三地区と名古屋の例を掲げてございます。

運賃の種類といたしましては、例えば東京で申し上げますと初乗り運賃は2キロでございますが、そのほかに加算運賃、時間距離併用運賃、これは運行の速度が一定以下になった場合に働く時間の運賃でございます、それから深夜早朝の割り増し、迎車回送料金、主な割引といたしまして遠距離割引、障害者割引等が設定されております。

下のグラフにもございますように、今現在東京では初乗り距離が2キロということで710円が設定されておりますが、名古屋ではその初乗りを短くいたしまして500円とするといったような運賃設定がなされておまして、地域ごとにより運賃の体系は多様なものになっております。

13ページでもございますけれども、先ほど申し上げました自動認可の幅、あるいは個別の下限割れ運賃といったものの状況を示してございます。これは以前一度お示しした資料でございますけれども、全国90の運賃ブロックのうち、左側の表でもございますけれども、12地区は100%上限運賃に張りついているといった状況でございます。90%以上上限運賃をつけている地区が上の3つの欄、合計49地区ございまして、全体の半分以上の

地区が90%以上上限運賃を適用しているといった実態でございます。

多様化している主な地区というのが右側のグラフに示してございますけれども、例えば一番左の釧路、あるいは宮崎といったあたり、これは緑が下限運賃の比率でございますけれども、非常に下限運賃をつけている事業者の割合が高くなっております。それから石川、大阪といったあたりは赤の部分がございまして、これは下限割れ運賃でございます。下限割れ運賃をつけた車両の比率が高くなっております。東京につきましては左から4番目でございますけれども、95%程度が上限運賃を適用していると。こういった実態でございます、それを全国の90ブロックについて整理したものが14ページでございます。

14ページのグラフでございまして、赤い部分が上限運賃の適用車両の比率でございます。左側はほとんど100%あるいはそれ近く上限運賃を適用している、右側に行けば行くほどそれ以外の運賃が多いといった状況でございます。

それから15ページでございますけれども、こういった原則的な運賃のほかに営業的な割引ということで、各地域ごとにいろいろ工夫した運賃、営業割引が適用されております。説明は省略させていただきます。

16ページでございますが、これはタクシー運賃の推移をほかの物価等と比較したものでございます。この赤い太い線がタクシー運賃、黒い太い線が消費者物価指数でございます。昭和55年を100とした数字でございますけれども、全体の消費者物価は大体130当たり水準に現在なっておりますが、タクシーはそれを上回って180ぐらいの水準になっているということでございます。交通の分野で見ますと、JR以外の民営鉄道あるいはバスといったあたりはタクシーよりも高い水準になっておりまして、JRあるいは国内航空運賃はそれより低い数字になっております。この間の推移、特にバス、タクシー等につきましては、この間ずっと旅客数が減ってきているといった事情も、この運賃の上がり方の背景にはあるんだろうと思っております。

規制緩和以後に限って推移を見たのが17ページでございます。平成13年と18年、平成13年というのは規制緩和直前でございますけれども、それと平成18年の運賃水準の変化を見たものでございます。いわゆる上限は書いてございませぬので、この間の変化は基本的には先ほど申し上げた自動認可の幅の中、あるいは下限割れといった設定、そういった枠の中の変動に伴うものであると考えております。

ここでは、実車1キロ当たりの運賃収入の水準で比較をしております。この赤い印をつけたところが、この間に実車キロ当たりの運賃水準が5%以上低下したところでございます。青い印をつけたところが5%以上上昇したところでございます。例えば、先ほどばらつきぐあいのところで申し上げましたけれども釧路でありますとか右下のほうにある宮崎、こういった地域はいわゆる下限運賃の設定比率が非常に高い地域でございますけれども5%以上低下をしております。同様に、石川、大阪といったいわゆる下限割れの多い地域も5%以上低下をしているといった実態でございます。他方、長野、鳥取等5%以上上昇した地域もございまして、全体として見ますと一番右下のところに「全国」という数字

がございますけれども、この間は0.99ということで、運賃水準はほとんど、全体としては変化はないといった状況でございます。

以上が、現在の制度と実態でございます。

18ページ以降は、運賃規制の必要性等についての資料をつけてございます。

まず19ページでございます。運賃規制の必要性に関する主な考え方を整理したものでございます。大きく、まず運賃構造と運賃水準に分けてございます。運賃構造と申しますのは、先ほど申し上げたような初乗りとか加算あるいは時間制といった要素の組み合わせの問題でございまして、それを規制するか否かという問題でございます。

運賃構造について規制が必要という考え方としましては、初乗りあるいは加算の距離、額、時間の要素等の働き方がバラバラであった場合、最終的にどの運賃が安いのか利用者にとって非常にわかりにくい。初乗り額を見て安いと思って乗ったら、結果として高かったというふうな事態が生じますために、いわゆる追い抜き禁止など一定のルールが必要じゃないかという考え方があり得ようかと思えます。電話で呼び出す場合でも、現在必要なときに呼ぶという利用実態であるとするれば、複雑な運賃の比較をその前に行うというのはなかなか困難ではなかろうかという考え方があり得ようかと思えます。

それに対して規制を不要という考え方といたしましては、初乗りや距離、一定距離の場合の運賃額といった必要な情報の表示を義務づけることにより、利用者は必要な情報を得ることができるのではないかと。特に電話呼び出しの場合はあらかじめ運賃を比較して選ぶことも可能なので、利用者は情報収集をして最も適した運賃を選択すればよいのではないかと。こういった考え方もあり得るものと思えます。

運賃水準につきましては、まず最も厳格な考え方といたしますか、厳格な規制が必要であるという考え方といたしまして、同一地域同一運賃という考え方があるかと思えます。流し利用の場合、利用者は次に何分待てばどういふ運賃の車両が来るのか知ることができないため、結局最初に来た車に乗らざるを得ない場合が多い。あるいは乗り場利用の場合にも、順番に乗らざるを得ないために高い運賃の車が来たからといって見送ることはなかなか困難な場合が多いのではないかと。そういう状況では利用者が運賃を選択することは事実上極めて困難であって、安心して利用できるようにするためには運賃水準を統一すべきであるという考え方があり得ようかと思えます。

それに対しまして、その下でございますけれども上限規制という考え方、これは現行制度の考え方でございますが、今申し上げたような事情があるために運賃競争が機能しにくい面が確かにあるだろうと。したがって運賃水準が高くなったり、あるいは場合によっては不当に高い運賃を利用せざるを得ない場合もある。そのために利用者保護の観点から上限は規制すべきであるとしても、その上で競争により低廉な運賃が提供されること自体は利用者に望ましいことであるために、安い運賃を禁止する必要はないのではないかと。こういう考え方があり得ようかと思えます。

それに対しまして右側のほうでございまして、規制が不要という考え方といたし

ましては、流し利用であっても、運賃額の表示などによって利用者にわかりやすい仕組みをつくれれば全く選択ができないわけではないだろうと。待ち時間につきましても、経験的にある程度知ることのできるのではないかということを考えれば、運賃競争が機能する余地もあるのではないかということをございます。乗り場利用の場合も、運賃の種別ごとに乗り場を分ければ選択は可能なのではないか。それから不当に高い車両は見送ればよいのであって、著しく利用者保護に欠けることはないだろうと。こういった考え方に立てば、運賃規制は不要ということも成り立つだろうと思っております。

それから下限規制でございますけれども、まず必要とする考え方といたしましては、過剰な運賃競争が行われた場合、労働条件あるいは安全性の確保のための経費の削減が生じやすい。特にタクシーの場合は費用の70%以上を人件費が占めております、その他の費用も大半は燃料費等の直接的な経費であるため、また賃金は歩合制が多いために売り上げ減が直ちに運転者の収入源となってあらわれてくると。そういったことから労働条件の低下が生じやすく、安全性やサービスの質にも影響を及ぼすために、運賃の下限については厳格な規制が必要であるという考え方があり得ようかと思っております。

それに対して不要という考え方としては、運賃の下限については一般的ないわゆる不当廉売のような不当な競争を排除すれば足りるのであって、安全性や労働条件は別途そのための規制で担保すべき問題であるという考え方があり得ようかと思っております。

それぞれ多様な考え方があると思っておりますし、必ずしもこの縦1列ということではなくて、この中でいろいろな組み合わせもあり得ようかと思っております。

その辺についての利用者のアンケートを20ページ、21ページに少しつけておりますけれども、20ページは東京のタクシー経営者の勉強会でありますタクシー問題懇談会というところが、東京の居住者を対象にインターネットで調査したものでございます。Aという選択肢として、同じ地域内でいろいろな運賃があったほうがよいという考え方、Bという選択肢としてほぼ同一の似たような運賃で営業していたほうがよいという考え方、それぞれどちらに近いでしょうかということ聞いたものでございますけれども、流し利用時についてはどちらかというB、ほぼ同じような運賃のほうがよいという答えが多くなっておりますし、無線呼び出しの場合は多様な運賃のほうがよいという答えが多くなっていくといった結果でございます。

次の21ページも同様の調査でございます。これも東京でございますが、タクシーセンターのほうで行った調査でございます、もう少し単純に運賃の種類は多いほうがよいか、少ないほうがよいかという聞き方をしたものでございます。全体としては、円グラフにございますようにほぼ6割近くの方が種類は多いほうがよいという答えでございます。右側の内訳で見ますと、男性のほうの種類が多いほうがよいという答えが多くて、かつ20代から50代、60代にかけての世代について、種類が多いほうがよいという答えが多くなっております。

そういったご意見もございまして、現在の運賃制度に即して、特に査定方式につ

いて一般的になされている指摘を整理したものが22ページ、23ページでございます。まず現行の総括原価方式に対するご批判としまして、費用の増加あるいは利潤をあらかじめ見込んだ査定であるために経営者に甘い結果になっている、あるいは効率化が働かないんじゃないかというご指摘がございます。それから、多くの地域で運賃が上限に張りついている。これは行政が公示した上限運賃が事実上の各社の指標となって、競争が働いていないのではないかとというご指摘がございます。それから、運賃水準あるいは運賃構造に関する規制の運用が硬直的で、運賃やサービスの多様化を妨げているのではないかとというご指摘がございます。それから少し視点が変わりますけれども、現在の総括原価方式は基本的には実績原価に基づく運賃査定という考え方をとっておりまして、その場合賃金の低下が続いている今のような状況下では、人件費の低下を追認するような査定にしかないのではないかと、人件費の上昇が今後必要であるというふうに考えたとしても、それをなかなか運賃に反映させられないのではないかとといったご指摘がございます。それから一番下でございますけれども、タクシーの場合、人件費が70%以上を占めるなど費用構造等に大きな差がないにもかかわらず、自動認可の幅として10%を設定しております。このため地域によっては過剰な運賃競争が生じているのではないかとといったご指摘がございます。

23ページでございますけれども、これも同様のご意見でございますが、いわゆる下限割れ運賃の申請につきまして、不当競争の防止という規定があるわけでありましてけれども、不当競争を引き起こすおそれがあるにもかかわらず安易に認可しているのではないかと、その際の審査基準があいまいなのではないかとといったご指摘がございます。それから手続面で、いわゆる70%ルールがあるために、個別の事業者が運賃改定を行いたいと思ってもそろわないと運賃改定ができない。これは個別申請、個別認可という法制度の考え方と矛盾しているのではないかとというご指摘がございます。同じく70%ルールにつきまして、結局これをクリアするために運賃改定において業界の同調的な価格引き上げ、いわゆるカルテル的な行為を誘発することになるのではないかとといったご批判もあろうかと思えます。最後に、現在の運賃改定手続が地域の意向を反映させる仕組みになっているかどうか。こういったご指摘もございます。

24ページ以降で、少しほかの公共料金等の制度を整理してございます。

25ページでございますけれども主な公共料金の設定方式ということで、タクシーを含め多くの場合、電気、都市ガス、鉄道、バス、水道はいわゆる総括原価方式がとられております。そのうち水道以外のものにつきましてはヤードスティック査定とございますけれども、先ほどタクシーのところで標準原価と申しましたけれども、いわゆるインセンティブ規制がとられているということでございます。唯一電気通信につきまして、上限価格方式いわゆるプライスカップ方式がとられております。これは今のところ公共料金の設定方式として唯一の例でございます。国内航空は事前届出制ということでございます。

実際にこうやって整理をしてみますと、公共料金の規制方式として、事前届出制を除け

ば総括原価とプライスカップという選択肢が現在あるわけでございますけれども、それが一般的にどういふことが言われているのかというのを整理したのが、26ページの表でございます。それぞれメリット、デメリットが指摘されております。

まず総括原価方式といいますのは、概要のところでございますが、効率的な事業が行われた場合に要する総費用に適正な事業報酬を加えたものが、総収入に見合うように設定を行うという方式でございます。それに対してプライスカップというのは、当該企業の経営とは独立の外生的な数字に基づいて価格の上限を定める。これにより事業の効率化を促すという設定方式でございます。例えば外生的な数字として消費者物価、物価上昇率等を採用いたしまして、料金の平均水準の変化率が、物価上昇率から生産性向上率、通常X値と呼んでおりますけれどもこれを控除するとともに得られる改定率の上限までの範囲で、事業者自由に改定を認めるというものでございます。

総括原価方式のメリットといたしましては、その算定の基礎にそれぞれの費用がございますので料金算定の根拠が比較的わかりやすい、事業者に過大な利益・損失が生じにくい、また消費者にとっても過大な料金負担を負いにくいといったことが指摘されておりますし、安全性・サービス向上のための設備投資、必要経費の支出への誘因が働く。これは必要な投資なり費用の支出を行えば、それが料金に反映されるということが制度上保証されておりますので、安心して投資なりができるということでございます。それに対しましてプライスカップのメリットといたしましては、事業者費用節減のインセンティブが働く、総括原価方式に比べて運用が容易で規制コストが小さい。これは極めて単純に言えば、例えば消費者物価指数に連動させれば一々原価計算等を行う必要がないという意味で、規制コストが小さいということが言われておりますが、括弧内でございますように、X値の設定あるいは補完のための調整を行うとすればこのメリットが失われることがあるということも言われております。それから事業者料金設定上のフレキシビリティが与えられるために効率的な料金体系が実現される。例えばタクシーに即して言えば、同じ上限の範囲内であれば流し運賃と電話呼び出しの運賃の水準を変えとか、あるいは昼間と夜間の水準を変えとか、こういったことが自由にできるというのがこの制度の考え方でございますので、そういった弾力性が与えられるという意味でございます。

それに対してデメリットでございますけれども、基本的にはメリットの裏腹になるわけですが、総括原価方式に対しては、コスト削減の誘因が働きにくい、原価に関する情報が事業者偏っているため適正な原価判断が難しいのではないかと、査定コスト・申請コストが膨大で審査に時間がかかる、物価上昇等経済情勢が特に急激に変化した場合、料金設定が困難ではないかと、こういったことが指摘されております。プライスカップにつきましては、当初のスタートのときの値あるいはX値等の設定に技術的な困難が伴う、サービスの質の低下、投資誘因の減退が生じる恐れがある。これはすなわち消費者物価なり一定の外生的な数字で上限が決められてしまいますので、投資をしたとしてもそれが料金に反映されるかわからないという意味でございます。それを補完しようとするれば方式が非

常に複雑化するおそれがあるということでございます。それから、事業者が複数の市場分野を有する場合、市場間で差別的な価格設定がされるおそれがある。これは先ほど申し上げたタクシーの例に即して言えば、例えば競争が激しい流しでは安い運賃をつけて、電話呼び出しの競争が激しくないとすればそちらで高い運賃をつける、そういったことが行われやすいということでございます。それから場合によっては事業者に過大な利潤をもたらすおそれがある。こういったことが一般的には指摘されております。

27ページに、今現在プライスカップを適用されております電気通信分野の概要を示してございますが、今現在②のところでございますけれども、NTT東西が提供する音声伝送サービス、いわゆる固定電話と専用サービスについてこの方式が適用されております。具体的なプライスカップの設定方法は③にございますけれども、簡単に申し上げますと、斜めになった字のところでございますが、基準料金指数、これがいわゆるプライスカップの上限になるわけでございますけれども、これを算定するに際しまして、前記の上限に1プラス消費者物価指数変動率マイナス生産性向上見込率プラス外生的要因、これを掛けて算定するという考え方をとっております。具体的にはその下でございますように、3年ごとに生産性向上見込率、X値を設定すると。その最終年度、3年目に収支が相償するように設定するという考え方がとられておりまして、その下の算出式でございますけれども、収入に1プラス消費者物価指数変動率マイナスX値の3乗したもの、これは3年分という意味でございますが、それを掛けたものが費用プラス報酬に等しくなるようにという考え方で設定されておりますので、プライスカップ制度の考え方としては、外生的な数字によって設定するということがあるわけでありまして、実際の運用といたしましてはここにありますように、個別企業の費用なり報酬額がこの中に入れられて計算されているといった運用になってございます。

28、29ページはその実際の適用でございますので、省略させていただきます。

30ページ、最後のページでございますけれども、諸外国のタクシー運賃制度を簡単に整理したものを添付してございます。この中で申しますと、アメリカはニューヨークの例でございますけれども、それとドイツが固定運賃制、イギリス、フランス、オランダが上限運賃制、ニュージーランド、スウェーデンが運賃水準に関する規制がない。ただし、どういう運賃情報を提供するかといった点について規制がされているといった状況でございます。運賃水準につきましては、一昨年11月段階の調査を行ってございますけれども、大ざっぱに申しまして、このときのレートであれば日本の運賃がそれほど際立って高いというわけではないといったことが言えようかと思っております。それから、ここに書いておりますのはいわゆるタクシーの運賃でございますが、これ以外に国によってはミニキャブと言われるようなハイヤー的なもの、あるいは電話呼び出し専用の運賃といったものがありまして、その部分ではこういった規制が適用されていないといった状況であると理解をしております。

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。

それでは事務局からのご説明を踏まえまして、タクシーの運賃規制のあり方について審議を進めたいと思います。本日の審議を進めるにあたりましては、ある程度議論のテーマを区切ってご審議いただいたほうが円滑に進められるのではないかと思いますので、まず前半のほうでタクシーにおける運賃規制の必要性についてご議論いただくと。後半のほうでタクシー運賃の設定方式、具体的なその内容をご審議いただくと。こういう2つのテーマといたしますか、2段構えで行きたいと思います。

それではまず、タクシーにおける運賃規制の必要性ということでご審議を進めていただきますが、きょうもまた大勢の方にご出席いただいておりますので、この名札を立てる方を今回も採用したいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

まず藤井委員からどうぞ。

【藤井委員】 まず今回の論点2の名前であります「運賃規制はいかにあるべきか」、この言葉について申し上げたいと思います。言葉の留意事項を申し上げたいと思います。

規制という言葉は、自由という言葉の逆にある言葉だと思われまうけれど、しばしば自由主義経済の中で規制があるということ自体、プライスに関する規制があるということ自体が何か間違えているのではないかというような議論がある場合もあるかと思えます。しかしながら自由と規制の問題というのは非常に難しい問題があつて、この言葉を理解するにあたってついつい我々が第一印象で思いますが、この「規制」という言葉ですね、ついつい過剰な画一化をもたらして活力をそぐものではないかという印象を受けることが、しばしばございます。確かにそういうことももちろんあるかと思えます。規制が過剰に行けばそのような形で活力をそぐ、画一化というものが求められることがあると思えます。その一方で自由というものも、過剰な自由があればいろいろな言葉があつて、例えば放縦ですとか、<sup>ほうらつ</sup>放埒ですとか、混沌ですとか、そういう言葉ともつながり得るという危険性を、自由という言葉もはらんでいます。

したがって、自由という言葉にもメリットがある一方でそういう危険性をはらむものであり、規制という言葉にもメリットがある一方で危険性もはらんでいるという、まず両者の言葉をフェアに判断しながら、今回規制のことを議論するということは、何か自由主義経済に反対する議論をこの場でしているんだというようなニュアンスは一たん置いておいて、自由と規制というのは基本的に対の言葉であるという中で議論することが必要であると思えます。したがって、この自由と規制のバランスを議論するということが、今回の「運賃規制はいかにあるべきか」という言葉の本来意味するところではないかということ、まず共通認識として皆さんに理解いただくことが重要になるのかなと思えます。

そこで目指すべきは何かというと、「秩序ある活力」であり、「活力ある秩序」を、我々は目指すのではないかと思います。規制で何もかもがんじがらめに決めてしまうと活力がなくなりますけれど、我々が目指しているのは秩序なんだと。秩序があるということは当然ながら活力があつて、ただその活力というものは自由が行き過ぎた<sup>ほうらつ</sup>放埒であつたり放縦で

あったり、混沌というものに陥るものではないというそのバランスを、何がしか議論したいなというふうに、この会議では、この名前が意味するところはそういうところでないかなという意味で、解釈を申し上げた次第でございます。

【坂本委員】 先般、近畿の局長の情報データ等々の説明がありました。まさに今回の法の改正によって、その象徴的な大阪が中心になったわけございまして、我々はその検証をいたしますと、今の先生のお言葉にもありましたけれども1つには活力、新しく需要が開拓されることを期待したわけでありますが、この前のデータにもありましたように、おそらく今回の運賃の弾力化によって新しい利用者が増えたというふうには見込まれないと評価しておりますのが1つ。それから、元来商品なりサービスなりがこの自由競争、運賃規制を緩和することによって、世間から市場からお客さんからたたかれることによって、タクシーの商品とサービスが鍛えられる、そこから活力が生まれて、いい質のタクシー商品ができ上がる、よって必然的にリーズナブルなコストと申しますか、願うところの良質にして低価格の商品が街へ出されるということも期待されたでしょうけれども、いかんせん全くそれは逆でありました。イノベーション、改革でありますから当然我々としたらそれに邁進、効率経営に努力したところは一定の資本の蓄積がなされる、それがひいてはもちろん消費者の保護、ご利用いただいている皆さん方への利益の供与と申しますか、継続的に社会の皆さんに対して公共機関として貢献さしあげることができるようになる、資本の蓄積があるということも期待しましたけれども、全くいかなる努力をしてもそれは存在し得なかったということで、我々としたら非常に今回の運賃規制、大阪においては丸々素っ裸にされた実態状況の中では、焦土と化されたという表現でしかない。塗炭の苦しみに我々はあえいでいると。それが大量公共交通機関の補足をする地域の公共機関として存在する産業として、いかなるものかと評価をしているところでございます。

まさに今回の大阪の実態を見てみると、勝者なき、これによってメリットがあったということは、ご利用いただいている消費者の皆さんから見てもご利益があったとは思われませんし、事業者もそうでありますし、何よりも現場で頑張らせていただいている労働集約産業の最たるタクシーで、この前も説明がありましたように、何と平均年齢が、いわゆる若年者層の方たちの職場であるべきタクシーが、大阪においては平均年齢が60歳であります。来年、再来年と、1歳、2歳と平均年齢が増えていく。これは自明の理です。そして何よりも年間にお持ち帰りいただく給料、所得が300万円を切るんですよ。日本の第2の都市です、公的輸送機関をやっているという気概を持って頑張らせていただいている現場の方たちの年間のお給料が300万円しかお支払いできない。我々大阪の平均の営業収入は1日3万円弱なんです。法令どおり行きますと、月に12回半乗務するんですよ。それを年間掛けましても450万円になるかならないかなんですよ、営業収入が。全部お持ち帰りいただいてもそれだけしか渡せないんですよ。当然安全のために、ご利用者のそれなりの利用促進のために、消費者の保護のために一定の管理コストがかかりますから、もう大変なんです。だから現場の方たちがこんなふうな所得、お給料になっているという実態が否め

ない1つの問題です。

何でこうなったかという最大の要素が、大阪において低レベルの運賃が設定され、多様化されたものが異常に発生した。そういうことによるものであるとしか考えられないと。だからこれは実に、俗に衣食足りて礼節を知るという言葉がありますけれども、表現してはいけない言葉であったかもしれませんが、絶対これは論をまたない、学術的な科学的な論をまたないんです、これは大変な話なんです。そこのところを、せっかくこういう審議会を開いていただき、やっているわけでありますから、どうかひとつ、課長の説明にもありましたように、競争原理の正しい活力を呼ばない分野ですね、ここに書いてある流しとか駅待ちとか辻待ちとか、このところは一運賃でなかったらいけないというのが1つの結論だと私は信じています。ただし、ここにもありますように競争の原理が左右するようなタクシー営業もありますから、そこはこれから、今言われたような小委員会なり分科会といったものの中で、いかなるものが利用者の利益に還元できるか、消費者の皆さん方の利便に供するようなことになる分野なのか。そこのところは弾力的な運賃料金の設定はあってもしかるべきかなと思うんですが。

いずれにいたしましても、繰り返しますけれども、現場の皆さんは一生懸命働いていただいているんです。この方たちが自信も誇りもございません、今は。大阪の街においていただいで実際にお乗りいただいたらよくわかりますけれど、この方たちがそれだけ働いていただいで年収はそれだけにしかないというこの実態は、もうどうもいけません。何とかしてあげて欲しい。それが私の切々たる思いなんです。今さら、今日まで行政の方たちに何回でも申し上げてきたことについて過ちを是正してくださいと論じても意味がありませんから、あとは今まで歩んできた道に戻ることに迷うことなかれという格言がありますけれど、どうかひとつよろしくお願ひしたいという思いでございます。

**【待鳥委員】** 規制緩和以降かなり多様化・低価格化が進んだと私たちはとらえています。事務局から提示いただいた資料では、13ページ、14ページに運賃の設定状況を分析していただいています。この限りでは正しい分析だと思いますけれど、運賃のブロックというのは、全県1つかあるいは県内に2つといった、かなり広域に設定されています。その単位での運賃の設定状況が多様化しているのかどうかという分析だろうと、この表は見ました。しかしタクシーの運賃競争というのは、同じ地域あるいは街あるいは交通圏という、かなり限られたところで発生しているわけでありまして、その場で1社が値下げをすると、やはり他社も追随をして対抗せざるを得ないという状況になっている。かなりの地域で、その地域全体が低額運賃になって、そして結果として低いところでの同一運賃になっている。その結果としてその地域全体の営収が下がって、そこで働いている運転者の賃金が著しく下がっている。そういう地域がかなりあるということについて、やはり訴えをしておきたいと思います。

また、そうしたところの経営と労働者の状態は大変なものですけれども、利用者にとっても好ましくない状況が生まれているということでもあります。それは何かというと、例え

ば資料の13ページに室蘭や釧路といった地域で、ほとんどが下限運賃なり上限以外の運賃で設定されている。そういった地域では事実上、メーター運賃が空洞化をしているという実態があります。メーター運賃表示でお客さんから運賃を収受できない、結果として相対運賃になっているという現実が広がっているということです。これは利用者の保護という観点からしても、非常に問題があるんじゃないかと思っています。そういった地域では、メーター運賃制が瀬戸際まで来ているんじゃないかを感じているところです。

それから資料の19ページ、運賃規制の必要性に関する主な考え方の中で、規制は不要との考え方の中に、流し地域と非流し地域で分ければいいのではないかという考え方も示されています。流しと非流しと分けることについてはタクシーの実態についてはそぐわないと思います。東京のハイヤーなど特定の顧客にほぼ張りついているといった形態は別として、タクシーは、ある場面では駅前で順番待ちをする、ある場面では無線配車に応じてお客さんのところにお迎えに行く、あるときは街頭で手を挙げた人を拾う、同じタクシーがその1日の中でもさまざまなパターンで利用者を運んでいるという状況があるわけです。そういう意味では不特定多数の利用者を相手にしている中で、流し、非流しという区分けが難しい線引きの中で運賃の設定方式を変えていくというか、運賃設定の必要性について違った角度から考えるということについては、やはり問題を生じてくるんじゃないかと思っています。そこでは、せっかくメーターをつけていてもある場面ではメーターで運賃はいただかないといったようなことになってくる。ひいては結果的に運賃メーターが有名無実化してしまって相対運賃になっていく。同一事業者内で複数運賃が混在する、あるいは場面ごとに運賃が変わっていく、違う位置づけがされるということについては、やはり混乱のもと、輸送秩序の乱れるもとじゃないかと思っています。

それから前回からの台数規制のところ、台数さえ適正になれば運賃についてはどこかに収斂<sup>しゅうれん</sup>するだろうと、台数規制が最も肝要な規制なんだというお話も出ておりました。しかしやはり運賃も、適正な台数の確保と同じように必要な規制じゃないかと考えています。運賃水準というのは、そこで働いてハンドルを持っている人の労働条件に直結をいたします。バブルのころにほんとうに利用者がタクシーを拾えないような状況の中で、忙しくてたまらないときでも、タクシー運転者の賃金というのは他産業から大きな格差があったところです。運賃水準というのがかなり大きな要素を持っていますから、運賃についてもやはり適正な水準が保たれるような規制がなければ、歩合給を背景として限りなく低廉化していくことになっていくんじゃないかと思っています。

【富澤委員】 タクシー運賃の決定については先ほど藤田課長から懇切な説明を聞いたんですが、やはり非常に複雑で時間がかかるということでありましたので、なかなか我々素人には理解がしにくい。したがって、タスクフォースというか専門家の皆さんに集まっていたいただいて、ご苦労さまでありますけれど緻密な議論をしていただくということは、私も全く異論はないわけでありませうけれど。

タクシーを利用するサイドとしては、やはり一定の規制というのは必要だし、ぜひあつ

たほうがいいのではないかと思います。30ページの表に規制のない国としてニュージーランド、スウェーデンという国が挙がっておりますけれど、今までいろいろ行き詰まったものをブレークするといいますか、あるいは揺さぶるという意味でこういう自由にしてしまうというのも1つの方法かもしれませんが、ニュージーランドにしてもスウェーデンにしても、スウェーデンの人口は800万か900万人の小さな国ですし、行ってみても非常にのんびりした国ですよ。そういう国と日本の非常に混雑したというか都会と、なかなか同じには議論ができないのではないかと。日本は人口大国でありますから、それをそのまま日本に当てはめるとするのはなかなか無理があるなと思いますし。

また流しのタクシーの場合はある程度のスピードをもって走っているわけで、料金が表示されているといっても見にくいんですね。私なんか目が悪いものですから余計に見えないし、夜なんかになれば暗闇の中で余計に見えないわけでありまして、その中で選択するというのはなかなか困難なわけです。そうするとやはり、最初に来たタクシーに手を挙げて乗っていくということが普通なので。やはり運賃というのはある程度一定の価格に定まっているほうが望ましいし、利用するという意味では安心して利用できると思うんですね。ですからぜひ、もうちょっと運賃の決め方をシンプルに、あるいはスピーディーにできないものかと思うんですけれど、そういう形で一定の規制、確かに規制という点とあんまり、マイナスのイメージがありますけれども、そういうものがないと利用する側としては非常に不便だろうと思います。

【小塩委員】 運賃のあり方についてはいろいろな論点が複雑に絡んでいきますので、単純に規制がいいとか悪いとか言えない面があるかと思うんですけれど。

1つ、もし検討されている、分析されているんだったら教えていただきたいんですけれど、14ページに運賃ブロックで上限に張りついている割合がかなり違いますよね。これがどういう要因で決まっているのか。それぞれのタクシーのどういう状況がこういう結果を生み出しているのかというのがもしわかれば、あるいは検討なさっているんでしたら教えていただきたいという気がいたします。それが1つです。

それから、運賃規制に関するそもそも論なんですけれども、価格規制のほかの産業との比較の表がございましたね。25ページです。ここでは、いわゆる公共料金という形で価格等に規制がかかっている主な産業の例が挙げられております。どういうところにこういう産業の特徴があるかという点、いわゆるセットアップコストが高いですね、そういう事業を興すとき、立ち上げのための費用がかなり高くある程度需用者がいないと元が取れないという産業が多いですね。そういう場合はあまり競争を認めないで、むしろ独占あるいは寡占というのを積極的に許して、要するに参入を規制して、その一方で価格を規制して、それで産業全体の維持を図るといった仕組みになっているかと思います。その点で見ますと、例えば電気は発電所を建てるのに大変なコストがかかりますし、都市ガスもそうです、鉄道、水道、電気通信、飛行機もそうだと思うんですけれど、それに比べるとタクシーは果たしてそういうセットアップコストが高い産業なのかということですね。そう言わ

れると、乗合バスはちょっと違うかもしれないですけど、ほかの規制がかかっている産業とはちょっと性格が違うと思います。したがって、仮に何らかの運賃規制がタクシーにおいても必要になるということにしても、普通経済学で教えるような、参入規制と価格規制をセットにする理論とは違う理論を持ってこなければならぬと思います。それを私は持っていないんですけど、果たしてタクシーの運賃規制というのは理論的な根拠があるのかどうか、改めて考える必要があると思います。それが1つですね。

もう1つなんですけれど、私は京都に住んでおまして、京都では大体570円ぐらいから660円まで段階的にいろいろなタクシーが走っておりまして、なるべく安いタクシーに乗ろうと思って待っております。消費者サイドから言って、運賃が一定にあることを積極的に肯定する根拠は、私はないと思うんですよね。もちろん安心して乗れるというのは重要なポイントだと思うんですけど、それもある程度の運賃が保証されているのであれば、それ以上に運賃を一定の水準に保つというのは、少なくともユーザーの乗り手からすると根拠づけるような理由づけがなかなか見出しにくいんじゃないかなという気がいたします。人によってタクシーの使い方というのは違うと思うんですけど、ニーズ、求めるサービスと価格との間にいろいろな組み合わせがあつていいんじゃないかなという気がいたします。

【山内委員長】 今、1つご質問が出ましたけれど。

【藤田旅客課長】 14ページのグラフにありますばらつきぐあいの要因ということでございますけれども、1つの仮説といいますか想定として、都市規模によってどうかと。1つの想定としては、流しの多いところではわりと単一の水準に収斂しゅうれんしやすいのかなと、そうでないところではいろいろな運賃競争、多様化が進みやすいのかなということで想定をして、それを都市規模で一番下の色の丸で示したんですけど。したがって想定としては大都市が赤、青が地方なんですけど、左側に赤い印が多いのかなという気もしたんですけど、結果としてはそうっておりません。そこはいわゆる営業形態との関係はなかなか見出しがたいのかなというのが1つの結論でありまして。

実態として、じゃあ、需給関係と関係があるかということ、それも必ずしもなさそうだという気がしております。かなり多くの地域でありますのは、ある会社が何らかの要因で下げた場合に、そこからいろいろなことが始まるというケースが多いのかなという気がしております。そのきっかけは何かというのは、いろいろ業界の中の事情でありますとか、極めて個別的な企業の判断でありますとか、そういったことがきっかけになっているケースが多いのかなと。そんな気がしております。

【山内委員長】 今の小塩先生の2つ目のあれは、例えば経済学で市場独占論みたいなのがあつて、それプラスレギュレーションがありますよという理論があるんですけど、タクシーの場合にはそういう状況ではないので、それ以外に何か理論的な根拠を求めるとしたら何かと、そういうあれですか。

【小塩委員】 はい。

【山内委員長】 規制の必要性をいうのは情報の非対称性でいいと思うんだけど、それとは違うんですか。

【小塩委員】 確かに情報を消費者が選べないという面もあるかと、それは確かにあると思うんですけど。それも程度問題でありまして、例えば時間的に余裕があれば、安い運賃のタクシーが来るまで待とうかという人もいますかと思えますので。流しにおいてもそれほど大きな問題じゃないのではないかと思いますし、あるいはきょうも議論になっていきますけれども、配車の場合ですね。電話で来ていただく場合だと、情報の非対称性というのはそもそもありませんので、そういうのを考えると、もし規制が必要としても何かがつちりとした理論的な根拠が欲しいという気がいたします。

【山内委員長】 なるほど、わかりました。また細かなことはゆっくりやっていきましょう。

【今村委員】 幾つかの意見を申し上げたいと思います。私も労働組合の幹部をやっているものですから、規制緩和以降いろいろな地方を見てきたわけですが、運賃値下げ競争との関係で言いますと、大量の増車、もしくは新規参入等が行われた地域ほど激しい運賃値下げ競争が発生したということははっきりしております。特に大阪ですね、大変な状況になりました。確かにもともとから、一部の経営者が過去に運賃値上げの時期でも運賃値上げをしないというようなこともありまして複数の運賃が存在していたということもあるんですけども、ものすごい40種類を超えるバラバラな運賃が発生というのは、やはり大量増車による猛烈な競争の反映です。

ですから逆に言いますと、地方都市や郡部で新規参入や増車がほとんど起こっていないところについては同一地域同一運賃的なレベルでおさまっているというのが、一般的傾向だと思われます。ただ地方都市につきましても、新規参入者が例えば下限割れ運賃で500円、ワンコインタクシーと言っていますけれども、相当に低い運賃で市場に入り込んでくるということになりますと、当然のことながらそれへの対抗手段として既存の事業者がその水準まで運賃を下げざるを得ない、下げるということで乗り切ろうとするという流れが出てきますから、そういった面ではその周辺まで運賃が下がってしまう。これは実際にあり得ることです。

私はこの17ページの規制緩和前後の運賃水準の変化率等についてということで上から下まで見させていただきましたけれども、例えば長野のA地区というのは1.10ということでもかなり10%近くも実車キロ単価が上がったということになってはいますが、私の知る限りでは、長野県A地区というのは運賃競争が起こりまして、特定の事業者が下限運賃で走り始めた。それに対抗してすべての事業者が下限まで下げましたから、10%下がってしまった。で、一定年月やってきていたんですが、新規追加需要の見込みも全くなし、10%下がったままではどうにもならないということで、またもとの上限運賃に戻したという経緯があります。ここに出てきている数字もそれぞれの地域性というのがかなりあるし、それなりの幾つかの問題等も発生した結果としてのこの表なのかなという気がい

たしております。

次の問題ですけれども、諸外国の資料をそろえていただきましたけれども、上段のほうは需給調整が台数規制による地域なのか、タクシードライバーの国家資格制度という運転者の数による間接的な規制なのかは別にいたしまして、いずれにしても需給調整機能を持っているところにおける運賃制度のあり方という点で見ますと、固定というふうになっています。これははっきりいって同一地域同一運賃ということで法律化されているところもあり、上限運賃制という方式はとっているんだけど、実態として全部上限に張りついて同一化しているということなわけです。下段のほうは、全くこれは規制緩和された地域であります。おそらくこれはいろいろな紆余曲折をたどっていくことになろうと思うんです。

やはりタクシーの構造が非常に問題になっていますけれども、運賃制度というのは少なくとも、道路運送法の位置づけのところに書いてありますように、いかにタクシー輸送の安心安全、利便性を図るのかといったもとの必要な運賃規制であろうかと思えますし、運賃制度の規制の必要性というものの裏側には、新規参入や増車を野方図に認めるという仕組みを残していたのでは、とてもじゃないけれどもバランスがとれません。やはり一定の必要な台数というもの、調整機能というものが他方に存在していて、そしてなおかつ運賃の制度の仕組みがきちっとしているということでない、直接運賃問題で言いますと、高くしなくてもいい運賃をわざわざ高くしなくちゃいけないという変なことが起こってしまう。

前回どなたかの意見を拝聴していたんですけれども、規制緩和されて実車率が今、東京は45%以下で、適正水準をかなり下回っています。いい時期は52%以上の時期もあったわけですね。少なくとも50%の実車率ということで今維持しているとするならば、今回なされた運賃改定よりも数段高い労働条件の改善が図られたというのは、これははっきりしております。そういう点でいいますと、運賃の水準、高さというのは、片方の実車率という需要と供給との関係においても大きく左右することになりますから、どうしても高い低いを言うのであれば需給を見なくてはいけないという問題がありますし、その辺をどう整合性をとっていくのかということが1つの大きな課題なのではないかという気がしています。

最後ですけれども、私はいろいろな事情を見ていて思うんですけれども、運賃が高いがいいですか、低いがいいんですかといって、私だって低いに丸をつけるんですけれども、そういう質問というかアンケートじゃなくて、やはり安心安全というものがどう担保されるのか、される運賃であるのかどうなのか。それをもつての高い低いという判断基準であり、やはり適切な水準というのはあってしかるべき、あるいは真つ当な賃金・労働条件の確保というのもあってしかるべき、そのバランスの中で決まっていくことが必要だと思います。さらに、日本は中央1本のやり方で運賃を決めているものですから、ヨーロッパ、アメリカ並みに地方分権の前提に立って、運賃制度の問題だとか需給の問題だとか、権限移譲をしてそちらでやればいいのかと言いたくなる部分も実はあるわけです。やはり制度

の中身を問うのであれば、ちゃんとした方向性を見出すべきだと思っていますし、有り様を問うのであれば、行政対応も含めてまたそれなりの結論を出さなければいけないのかと、そのように考えております。

【丁野委員】 運賃の問題というのは、私たちのように門外漢にとりまして非常に踏み込みにくい分野でありまして、ちょっと経済のセオリーも少し無視してお話をさせていただきまして、今村さんが一番最後におっしゃったように、価格問題というのは例えば消費者という視点から見ると、安いことが消費者受益に果たしてそのまま直結するのだろうか。この19ページにありますように利用者保護の観点から上限は規制すべきだと、これは一般論としてはそうだと思うんですが、こういう問題が果たしてほんとうに起こっているのだろうかというふうに考えています。というのは、多頻度利用客にとってみると価格というのはだんだんだんだん相対的に意味をなくしてくるんですね。逆に言いますと、それ以外の要因でタクシー会社を選んでいращやるということになるわけですから。そういうことを前提に考えますと、いわゆる下限割れで大変問題になっているわけで上限割れという問題はないわけでありまして、この辺で下限というところを1つの基準に何か考えていくことができないだろうかというのが、1点目であります。

2点目は、消費者がサービスを選ぶという論点からの話を前回もお話しさせていただいたんですが、サービスの対価としての料金と申しますか、そのところがなかなか打ち出しにくい。これはいろいろな考え方があると思うんですが、例えば1人乗っても2人乗っても3人乗っても料金が一緒だとか、でかい荷物を持ち込んできて運転手さんの手を煩わせても料金が一緒だとか、その辺は1つメスを入れるべきところじゃないかなと思いますし、それからやはり安全を買うという観点から申しますと、ドライバーさんの技量と申しますかそういうところが価格に反映することがあり得ないだろうか。つまりこの辺は最低限の下限という言い方ではなくて、基準運賃をベースにしてそこからサービスの対価として価格を積み上げていくような逆の考え方というの、ちょっと荒唐無稽なことを言っているようではありますがあり得るのではないかと考えております。

それから3点目は、これはちょっと全く将来の話なのでこの議論になじまないんですが。タクシーというのは基本的に何キロ走って幾らという最も基本的な価格体系を持っているわけですが、タクシーを利用して何かをするというところから来る付加価値ですね、そこに価格を設けていく。特に私なんか観光業をやっていますので、観光とかレジャー分野というのは単にタクシーに乗ることが目的ではなくて、タクシーに乗って何かをすることが目的であるわけですね。ですから、その目的の部分でトータルで付加価値を高めていって、タクシーの利用も高めていく。これはきょうの議論と全然外れますが、第3点目はそういうような方向性も検討しなければいけないのではないかと考えています。

【下谷内委員】 タクシー運賃の規制をどうするかというお話ではありますが、やはりまず1点目は、先ほどからずっとおっしゃってくださっていますように消費者がどう利用するか、安心・サービスを得られるかというところの問題だと思うんです。そしてまた1

点は、運転をなさっている皆さん、ドライバーさんが、非常に賃金が低くてそれを何とか生活できるような賃金水準に上げたいということを踏まえて、今回運賃のことも話し合われているんだろうと理解しております。そういったしますと、今まで何回かありました議論の中にもあったんですが、例えば前回の資料の中にも、私、もう一度先ほどちょっと見てきたんですが、前回の資料の2ページ目ですけれども、経常収支率というのを見ますと横並びでずっとなっているわけですね。実車キロと年間賃金というふうになっておりますが、単にこの表だけ見ますと、どうしてもやはりある程度の経営努力の必要性が図られなければいけないのではないかと考えています。そうすると、先ほど来おっしゃっていただきましたように、新規参入がありまして非常に問題が起きたということであるならば、例えばいろいろな事業者が入ってきていろいろな問題を抱えているということであれば、そしてこの総括原価方式でやりますと生き残りがそのまま図っていける、何ら経営努力しなくてもやっていけるのではないかとというふうにも考えます。そうすると、やはりそういう事業者が退出をする方法も1点考えなくてはいけないのではないかと、それによって初めてドライバーさんの賃金等も考えられるのではないかと、1点考えています。

もう1点は、本日お示しいただきましたアンケート調査でございますが、20ページ、21ページを拝見いたしまして、タクシーの同一運賃についてということでご質問なさっております。流し利用のときと無線呼び出しのときとは違ってはおりますが、やはり流しのときはできるだけ一律に流れておりますので、さほどでないかもしれないんですが多少多いかなというのがこのBのほうになりますので、同一運賃でと。それはやはり流しているのを選ぶのはなかなか難しいということもあるんでしょうけれど、無線呼び出しにおきましては高い運賃と安い運賃が混在していたほうが良いというふうになっています。やはり無線呼び出しというのは、地方に行きますとほとんどが無線呼び出しを使っております。流しがまずありませんので、必要なときに全然つかまらないわけですね。ですから無線呼び出しというのは、首都圏でも法人だとかある程度高齢者とかが使っていられると思いますし、かなり無線呼び出しが多いのではないかと考えます。そういう全国的なことも考えると、やはり毎日毎日利用する人、病院に行かなくてはならない人というのがあるわけですね。そうすると時間的に余裕を持って価格の検討だとかサービスなど、地方では1社しかないからそこに行かざるを得ないというところもあるかと思っておりますけれども、ある程度何社かあるようであれば、この無線呼び出しにおいて、このアンケート調査にもありますように運賃が混在してもいいのではないかと、私も思います。すべてのものが同一というのはなかなか難しいのではないかと、消費者が利用しやすいためには幾つかの運賃体系があってもいいのではないかと考えます。

この固定の場合も、じゃあ、総括原価方式がいいかどうかとなりますと、やはり25ページ、先ほども小塩先生がおっしゃられましたように、最初の資本投資等については私もちょっと疑問に感じます。そういうことから考えますと、やはりタクシー運賃については、これでどちらが良いというのはできないんですけれども、流しのときと無線呼び出しだと

か、例えば駅の配車におきましても大型車、中型車、小型車とあるように、何らかわかるような乗り場を大きなところにつくれるのではないかと感じておりますので、その辺でまたご議論を重ねていただければと思います。

【安部委員】 この問題を考えるとき、幾つか前提条件を置いて考える必要があると思います。先ほど丁野委員から上限割れ運賃というのは出ないのかということと言われたのですが、想定としてはあり得ると思います。どういう事態で上限割れが起こるかということ、供給が非常に少なくなっていて、実車率が50%を超えてタクシーの台数が足りなくなったとき上限割れが起こる可能性があると思います。ただし、これが今後10年、20年というスパンの中でそういう事態が起こるだろうかということ、ちょっと私は起こりにくいのではないかと。つまりタクシー市場は縮小していますし、人口減が本格的に始まりますから、多分業界の方には申しわけないのですが、タクシー需要はまだ減っていくだろうと思います。そういう中で、一方で供給の方はそれに見合うように減るかということ、制度設計にもよりますが非常にしんどいのではないかと。そうすると、上限割れという事態はちょっと考えられないのではないかと思います。

それから総括原価方式というのは、これは公益事業の料金設定方式なのですが、ここで見ておかなければいけないのは、公益事業の場合、一般的に電力も都市ガスもそうなのですけれど大体が装置産業で、費用のうち装置にかかる部分が高いということです。この6ページの資料にありますように、公益事業でありながら、タクシーは70%が人件費ということになっているわけですね。装置の部分の割合が非常に少ないと。かつて国鉄時代に運賃収入に占める人件費の割合が70%ほどもあって、これが国鉄の大きな赤字の原因になって、それで民営化ということになった。JRになってから、本州3社の場合ですと40%を切って約30%ほどに人件費比率が落ちているわけですね。鉄道が本来の装置産業に戻ったわけです。そういう装置産業の場合は、電話もそうですし、電力なんかもそうなのですが、経営陣が経営努力をすることによって、技術革新の効果も取り入れて、効率的な経営によって料金を下げることが可能になるのですが、ここにありますように装置産業ではないタクシーの場合、70%も人件費があるところで効率化といっても非常に難しい部分がある。6ページの表でいきますと、燃料油脂費のところは6%前後なのですが、これはもう油の価格、ガス価格の外生的なものですから経営努力のしようがないわけですね。それから車両の修繕費も、これはむやみに削減してもらっては困る。償却費もきちんと償却していただかないと、おかしな車を走らせてもらったら困りますので、これも経営努力のしようがない費目ということになります。そうすると、あとは一般管理費とその他の運送費あたりでどう経営努力を發揮するかというだけになります。ですから、タクシーの構造問題というのはまさにそこにありまして、一般的には競争を導入して効率を促すということなのですが、タクシーの場合、どこまでそういうことが可能かということと限界がある。

それから、タクシーの場合、利用者はどう利用するかというとき、頻繁に毎日のように

利用する利用者もいます。例えばマスコミ関係は典型的にそうだと思うのですが、放送局ですとか新聞社ですとか大阪本社という単位で毎月1,000万円以上のタクシーを使用しています。ここでは事実上、交渉によって大口割引が行われている。自由運賃のような状況になっているわけです。頻繁に利用する大口のところはそうになっている。あるいは大きな会社で月に何百万円というタクシーを利用するところも、実際は相対運賃になっているわけです。そうですね、坂本会長。

一方で、そこまではタクシーは利用しない人たちはどうであるかということ、普通の利用者というのは、タクシーというのは毎日利用するものではなくて何かのときに利用する乗り物です。問題は、その何かのときに利用する者たちが、どういう枠組みの中で利用しやすいようにするかということが問われなければいけないと思います。例えば飛行機とか鉄道、新幹線ですと、特に飛行機なんか1週間か2週間前にインターネットを開いて、安い運賃帯の飛行機を選択して予約をするということがあるのですけれども、タクシーでそういう1週間前から何月何日のこの時間に来てほしいなんて予約をするかということ、そんなことはしません。雨が降ってきたとか、会議が遅れたとか、あるいは食事が終わったから呼んでもらうとか、急に発生するのがタクシーの利用形態であるわけですから、そうすると、やはりこれも航空や鉄道といったものと分けて考える必要があると思います。

そういうことを考えた場合、先ほど山内委員長が情報の非対称性ということをおっしゃったのですが、頻繁に利用しない人たちに情報という点で、不公平が生じないようにする必要があります。タクシー運賃が多様であったらいいという理論もあるのですが、街の中のタクシー乗り場に何種類も乗り場を設けられないわけですね。空港でタクシーが順番に来るわけですが、初めて日本に来た外国人が日本のタクシーの運賃が多様だということを知らないとすると、順番に来たものに乗らざるを得ないわけですから、そうするとそこでたまたま安い運賃のタクシーが来て、その外国人は得をするということになります。しかし、一方で、高い運賃のものを使わざるを得ない人も出てきます。また、我々自身も外国に行ったとき、多くの国で街の中を走っているタクシーを流しでつかまえるというのは非常に難しく、通常はホテルで呼んでもらったりレストランで呼んでもらったりするわけですから、そうすると呼んでもらうときタクシー運賃の料金制度がわかりませんから、頼んで来たものに乗るという利用の仕方が普通です。したがって、そういうこと諸々を考えると、私はタクシー運賃というのは、基本的にはハイヤーの部分はどうぞ自由競争でおやりくださいということなのですが、一般のタクシー運賃については同一地域同一運賃に戻したほうがいいと思っております。確かにそれによるデメリットもありますが、それ以外の制度によるデメリットを上回って、このほうがベターだと考えております。

ただ、これを戻すときの問題はどこかということ、3ページの道路運送法の九条の規定を変えていく必要があるのではないかと。たしか以前のMKの裁判では適正な原価で適正な利潤というところが問われて、地裁では国交省のほうが負けたわけですね、旧運輸省が。ですからもし同一地域同一運賃に戻すとすると、この九条のところをどういうふうに工夫す

るかという非常に悩ましい問題があるように思います。

【田中委員】 確かに料金問題は、（体系の）つくり方も含めて難しいので何とも言い難い面があります。もちろん基本的には自由に料金を決めていいというわけにはいかないと思います。今、安部委員がおっしゃったように同一地域同一運賃がいいのかどうかも、僕は正直言ってちょっとよくわかりませんが、今のような上限運賃制だと、だれもがタクシーの初乗り運賃は710円までだとわかるという点で納得できる。たまに安い運賃のタクシーに乗ることができたのもうけものというぐらいの気持ちで、安心感はある。

ただ運賃体系そのものもそうだが、いわゆる下方硬直性を持たせないほうがいいというのが、私の意見です。この問題にかかわらず、すべからくそうだと思います。大阪の事情はわかりませんが、例えば東京では、上限料金を下回っている、「ワンコインタクシー」というのは結局、主流にはもちろんなっていない。上限割れはマイナーな存在になっており、料金体系はある程度収斂<sup>しゅうれん</sup>されてきている。それぞれの地域、都市部と地方の事情が反映されるのであって、外から規制するのはどうかなと思う。少なくとも下方硬直性は持たせないで料金体系をつくる。この条件の下で経営をやっていけないなら出ていってほしいというような、冷たいあり方があってもいいのかなと思います。

それと運賃の決め方はもうちょっと、これはもうまさにタスクフォースで専門にいろいろご議論していただきたい、そちらにゆだねるしかないかなと思います。ただ1つ、これはこの会議のいろいろな前提の1つにもなっていますけれども、例えば今の歩合制賃金のあり方というものが、いろいろなところでプラスにもマイナスにもネックになっているという印象があるんですね。ですから、例えばタスクフォースでいろいろな検討をする場合には、その歩合制みたいな賃金体系の有り様について議論し、歩合制をなしにしたケースなどのシミュレーションみたいなものも、いろいろな形で進めて提示していただきたい。

その結果について、「冗談じゃない、歩合制を外して営業ができるか」という意見が出るのなら、まさにそれがこのワーキンググループの狙いで、それで営業できない会社は事業から撤退してくださいということにもつながるかもしれない。労働者側も、ある意味不安定な歩合でなくてある程度固定給的なものの割合が100%に限りなく近いような状況のほうが、何となく私からすればいいんじゃないかなという気はするので、その辺の実現の可能性も含めたシミュレーションをぜひお示しいただきたいとお願い申し上げます。

【政栄委員】 私は運賃規制のまず必要性ということについて言えば、必要という立場で意見を申し上げたいと思います。19ページにうまくそこら辺の考え方を整理していただいておりますけれども、私どもが日ごろ発している意見について、必要との考え方というところで網羅されておりますので、重複を避ける意味でそこは申し上げますが、同様の考え方を持っているということでご理解いただきたいと思います。

それからこれまでもお話がありましたように、先ほどアンケートの問題もありました。実はあのアンケートの正体というのは東京の都民、利用者を対象としたアンケートということでありまして、地方が今どういう状況に陥っているのかということについて何らあの

アンケートの結果はあらわしていないということを、まず指摘しておきたいと思います。

それからもう1つは、先ほど今後の進め方の中でも、次回労働条件の問題やら何やらは2つ3つまとめてやりましょうというふうに、ちょっと軽く見られているなど実は思っているわけでありまして、需給との問題と運賃の問題というのは両輪であります。しかし、少なくとも働く人たちの労働条件、安心安定のサービスを提供する、直接提供する立場の人たちの安定という問題について、これは不可欠なんだという認識では既にこの会議の中でも一致していただけているんだろーと思っっているんです。そういったことからすると、単に運賃の水準が高いか安いかということではなくて、安全を担保し、そして安心して乗れるような運賃、そのためにはどうすべきなんだということをまず議論していただきたいと思います。1つの例が、運賃水準というところで19ページでありますけれども「どういふ規制のあり方が」というような表記がなされておりますけれども、安部委員からも話がありましたように、同一地域同一運賃について、少なくともその地域の中で私どもとしても同様の競争ルールの中で、いかにお客様に選んでいただけるかという努力を各企業がしていくのか。残念ながらこれは労働組合がだらしのないものですから、労働条件を十分に切り切っていくことができなかつたのはあるわけですが、ただ申し上げたいのは、事業者の皆さんを擁護するつもりも何もありませんけれども、人件比率が70%、80%という状況の中で経済的な部分でどれだけの営業努力ができるのか、同一地域同一運賃にしたときほんとうに、べらぼうに事業者がもうけて利用者が不利益をこうむるのか、こんなことには多分ならないはずだろーと思っますし、ましてこの総括原価という考え方の中で認められているのはおおむね2%から3%が適正利潤であつて、それ以上もうけるといふのはまさにそこが企業努力であり、そのために人件費を削って利益を上げるということとは社会的には悪なんだという運賃の決め方が、この総括原価であります。ましてやこの総括原価で言うところの今の平均原価によるところの運賃で、そこまでの利益を上げられないような事業者はまさに退出をしてもらわなければならない部分だろーと思っますし、その3点、運賃と需給と労働問題、ここのところの相関関係を見ながら、この運賃の問題についてご議論をいただければと思っます。

特に下限割れなどというのは、標準的以外の事業者のデータをもとにして、それがごくまれに排除されたという例はありますけれども、おおむねスルッと通つてしまつていふ現状から見ますと、非常にこれは遺憾な状況であると言わざるを得ません。そういったことからすると、同一地域はやはり同一運賃であるべきであるし、場合によっては下限規制というものをもう少し厳密にする必要もあるだろーし、そしてその中でほんとうに需給の問題を解決して、できるだけ同じ運賃を長期にわたつて提供し続けるという努力も業界人としてやつていかなければいけないのかなと思つてございまして、ぜひこの規制の必要性云々ということについては、多分一定の規制は必要だと集約されるんだろーと思っますけれども、そのことについてもより以上に考えていただきたいと申し上げて意見とさせていただきます。

【松田委員】 同一地域同一運賃を崩すときに私が一番心配したのは、乗り場の混乱が相当起きるのじゃないかということでした。ところが例えば乗客同士のけんかみたいなものは起きていないようですし、この辺、坂本さんがお詳しいのではないかと思うんですけど、一番激しい大阪で、あれだけ違うバラバラの車が走っていて、東京で見ている限り乗り場が混乱したという話はあんまり聞かないわけです。どうしておさまっているのか。最近日本人全体のテンションが低くなっていて、あんまりそういうことにこだわらなくなっているのではないのでしょうか。私は、ガソリン税の騒ぎでも買いためが起きて全国で火事が起きるんじゃないかと思っていたんですけども、みんな自分の車のタンクの中にはガソリンを入れたけれども、ポリタンクにガソリンを買うまでのことはやらなかったわけですね。そういうテンションの低さがこの運賃問題にもあるのかなという気がしているんですけど、いかがでしょうか。

【坂本委員】 実は大変なことになっていまして。やはり大阪も経済的にもヒンヤカしておりまして、人のそれなりの生活用品が。だから一番お客さんのタクシーのニーズのある時間が来ますと、大阪の都心を一遍ごらんいただいたらよくわかりますけれど、天下の1号線の御堂筋というところは6車線ありますが、東と西でタクシー乗り場がありまして、それは純然と普通の運賃のタクシーが、東京の八重洲口だとか丸の内と同じように並んでいます、きれいな形で。ところが残りの4車線、そのうちの3車線は、今言う低レベルの運賃のタクシーが、その東と西の間に横断歩道がありますが、横断歩道のところに、その前にはもちろん信号がありますから、その前にベタッと扉を開けて待機しているんです。そうすると、それによって6車線の天下の1号線が1車線走れてやっとなんです。経済的にも社会的にもヒンヤカしているこの大阪の街が機能しないんです。確かにお乗りいただく方は、ご利用者は安い運賃ということでそれなりの利益は供給しています。ところが大勢の大阪の経済的に支えているいろいろな方がお動きになるのに、非常に交通の利便性が阻害されているんです。そういうふうに複雑にすることによって。大多数の人が迷惑をこうむっている。少数のご利用する人は、安いタクシーがありますので経済的にメリットがあっという間にもわかりませんが、そういうことで極めて大阪の街はゆ々しき話だということが、ご利用いただいている皆さんの中でも、我々のタクシーにお乗りになって、これは大変な話だぞと、ゆゆしき話だと。これで来月には財務サミット等々があります。国際的にいろいろな方がお見えになったとき、これが日本の第2の都市かなと大変なご懸念をお抱きになるとか、観光立国日本と言っているとき、その2番目の大阪のあんな姿をごらんになったら、これは何だということになりましょうし、大変なことが裏面では起きているんです。しかし、確かに皆さんのエネルギーが少し薄くなっているんですかね。我々も頑張りますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思っております。

【松田委員】 わかりました。

【山内委員長】 大体皆さんご発言してこられて、実は先ほど申し上げたように運賃規制の必要性という議論をして、2つ目にまたお聞きたいことがあったんですけど、いろ

いろと議論を伺っている限りでは2つ目の伺いたいことについてもお話しいただいておりますけれども。

最初の運賃規制が必要かということについては、多くの方が必要だとお答えになったかと感じておりますが、ただ小塩先生がおっしゃるように理論的にどういうふうを考えるかということも提起されたということで。もう1つのポイントは、同一地域同一運賃の話が今も議論になって、これについてもどちらかという同一地域同一運賃のほうがいいんじゃないかというご意見の方が多かったと。ただそれについては、下谷内委員やほかの何人かの委員が、リジットである必要があるのかどうかについては疑問を投げかけたというのが、今までの議論かなと思っております。

もう1つ、先ほどのタスクフォースの関係にも絡みますし、物価安定政策会議からの問題提起もあるわけですが、今も議論が出ていましたけれども、総括原価方式というものをどういうふうに見ていくのかということがあります。これが2つ目の議論のポイントでありまして、要するにどのように運賃を決めていくかという内容であります。先ほども言いましたように、既にこれについてもいろいろなご意見は出ているところでありますけれども、もう少し時間がございますので、加えて何かご指摘になりたい点あるいはご意見がありましたらご発言願います。

**【藤井委員】** 今、総括原価方式の議論のお話があったかと思いますが、もう既に安部委員はじめ皆様からご指摘がありましたように、人件費が7割を超えるような状況の中では、やはり総括原価方式を撤去するということは、その人件費をそのまま削減するかそこから辺まで行かないと難しくなってくるだろうという構造は、もう何回も議論も尽きて共通認識ができたんじゃないかと思われま。したがって運賃問題というのは、その75%という数字を使うならば75%は賃金労働問題なんだということですので、マーケットの問題というよりもむしろそちらのほうのことを考えますと、賃金問題であるという以上はやはり総括原価方式にならざるを得ないのかなというところが1点考えられます。もちろん最低賃金は割れてもいいという議論を置くのならばマーケットで考えてもいいのかもしれないですけど、そこはないだろうと考えるとすると、総括原価方式は致し方なしというところがあるんじゃないかと思われま。

細かい論点を幾つか申し上げたいんですけど、同一運賃がいいのか多様な運賃がいいのかという論点なんですけれど、この論点はどこに収斂しゅうれんされるかということ、消費者がもしも選択可能である状況があるならば、多様な運賃があっても構わないと思うんですね。ところが消費者の選択可能性が低いならば、やはり同一運賃であることが望ましくなる。で、先ほど京都の事例が出てきましたけれども、私も京都にずっと住んでいたんですけど、京都のイメージで申し上げますと、京都で選択可能性が高いということは、これは空車がたくさん走っているからです。空車がたくさん走っているということは実車率が低いということです。実車率が低いということは運賃が高くなっていくということです。したがって選択可能性が担保されているということは、実は運賃が高くなるインセンティブが

その地にあるという構造があるんだということを、今ざっと短く申し上げたことを消費者の方にお話するときには僕は10分ぐらいかけると思いますけれど。

仮に空車が多いということは、僕はずっと専門が交通計画なんですけれど、交通計画上、もう最悪です。交通容量が全然ないですから、御堂筋にしたって祇園にしたって、あんなところ4車線もあるのに何で1車線しか、1車線もタラタラ走らなきゃいけないのだったら、そんなの社会的費用がものすごく高いです。すなわち、選択可能性が高いということはそれに伴う社会的費用が高いんです。したがって社会的費用を下げるためにも、ちょっと議論が飛ぶかもしれないですけども、多様な運賃体系よりは同一運賃のほうが社会的費用としては望ましいのではないかと私個人は思います。

さらにもう1つ全然別の論点としまして、例えばスウェーデンがあるじゃないか、ニュージーランドがあるじゃないか、そこに倣ったらいんじゃないかという議論があるかもしれないかもしれません。しかし、残念ながらニュージーランドは僕は行ったことがないので知らないんですけど、スウェーデンは僕1年住んでいたことがあるんです。いろいろなところに住んでいたんですけど、流しのタクシーに1回も乗ったことがないです。見たことないです。全部空港から家に行くときだけです、駅とかだけです。したがって空港とか駅とか、日常生活でほとんど使わない。あとは電話で呼ぶぐらいです。すなわち電話で呼ぶということは選択可能性が高いという状況ですね。流しなんて全然ない状況なので、運賃情報に関する規制がないという状況を持っているわけです。現況の日本において流しに規制がないというのは、世界的にないことじゃないかなと、僕はこの表を見ながら思いました。ニュージーランドはこの括弧を見ながら見ますと、僕は知らないのだからこれ以上あまり申し上げられないんですけども、「協会加入事業者は同じ運賃構造の導入が必要」と書いてあるということは、実際は何か規制があるんだろうなと想像されます。

**【待鳥委員】** コストのかなりの部分を人件費が占めているということで、効率化については人件費を削るしかない構造にあるということについて、ご認識はしていただけたんじゃないかと思っています。効率化を図った経営というのはいかに人件費を削ったかという指標でしかない。そういうことだと私たちも主張してきたわけです。適正な労働条件の確保と利用者保護の観点からしても同一地域同一運賃が望ましい。

選択可能性のところ、運賃が外形的に判別可能かどうかという視点だけではなく、そのタクシーがほんとうに安全なのか、あるいはサービスがいいのかということについての判断というのは非常に難しいと思います。いろいろなIT化の中で確かに情報は多くなっていますけれども、やはり個々のタクシー利用の形態を見たときは、サービスや安全あるいは運転者の質まで判断することについては不可能です。同一地域同一運賃で、ちゃんとした運賃水準を確保して、全体のタクシーの質を維持することが不可欠だと思います。

それと総括原価方式についてでありますけれど、現状では総括原価方式で設定するというのがベターじゃないかと思っています。ただし、現状の実績原価をもとにした総括原価方式では、これからの運賃の設定あるいは改定を考えると限界に来ているんじゃないか

と思っているわけです。資料の中にもそのことはご指摘いただいていますけれども、やはり完全出来高という歩合給の賃金を前提としている限りにおいては、社会的に他産業の人件費が上昇していく中でも、タクシーの運賃改定については非常に難しい。実際に昨年来進展している運賃改定についても、実績から見れば運賃改定は困難な中で、労働条件、賃金改善を先づけて運賃改定に踏み切っていただきました。やはり現状のそういう賃金構造を前提として考えていくと、総括原価方式というのも、原価のとり方について実績ではなく、適正な労働条件をほかの指標で判断するような、ほんとうの標準原価的なものを織り込むといったような工夫が必要になっているんじゃないかと思っています。そういったことについても、ぜひ運賃の決定方式のところで検討いただけたらと思っています。

【山内委員長】 そのほかにいかがでしょうか。

今、追加的にといますか、総括原価についてもいろいろご意見をいただき、人件費の問題というのが1つの大きなポイントだったかなと思います。

大体きょうのところはこれで時間ということですので、運賃についての議論はタスクフォースにゆだねるということで、そこでまたご議論していただいて、ここに持ち帰っていただいて結論をするという形にしたいと思います。

本日予定していた議事はすべてこれで終了ということですが、事務局から何かご連絡があれば。

【安部委員】 ちょっと待ってください。冒頭に藤田課長からあった、タスクフォースに預けるときの前提ということが、今整理できるのでしょうか。できなければ後日でも結構なのですが。

【藤田旅客課長】 基本的にはきょうの議論を整理させていただいて、また設置とあわせてお話ししたいと思います。先ほど山内委員長からもありましたが、必ずしも一定の結論を出してくださいということではなくて、最低限はその議論を整理してくださいということのかなと思っていますので、その辺も含めてまたご相談したいと思います。

【阿部企画官】 次回以降の日程ですが、先ほど話がありましたとおり第7回のワーキンググループは6月17日、その次の第8回が7月3日ということですのでよろしくお願い致します。

それから議事録につきまして、第5回ワーキンググループの議事録を先日電子メールで送らせていただきましたので、修正等ありましたら事務局までご連絡いただきたいと思います。よろしくお願いします。

【山内委員長】 それでは、これにて本日のワーキンググループを終了いたします。長時間に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。

— 了 —