

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2回）

平成20年2月22日

【阿部企画官】 それでは、時間が参りましたので、ただいまから交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」の第2回会合を開催させていただきます。

議事に先立ちまして、本日初めてご出席の委員のご紹介をさせていただきます。

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。

【松田委員】 松田です。前はども欠席してすみませんでした。よろしくお願いいたしますします。

【阿部企画官】 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。

【宮下委員】 宮下でございます。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。

【関委員】 関と言います。よろしくお願いいたします。

【阿部企画官】 それから、本日でございますが、佐藤委員、富澤委員、田中臨時委員、丁野臨時委員が、ご欠席でございます。また、事務局のほう、本田局長が、少々遅れて参ることとなっております。

続きまして、お手元の資料のご確認をさせていただきます。配付資料一覧の次に、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、各地域の関係者からの意見聴取等について、という1枚紙、資料4として十数枚の資料の束、資料5として、近畿におけるタクシーの現況、資料6として、九州タクシー事業の現況と課題、以上でございます。

それから、委員等のお手元に、各委員のお名前入りの青い紙ファイルを置かせていただいております。この中に、前回のワーキンググループでお示した、タクシー事業に関する基礎的なデータの資料をとじておりますので、各委員の資料集として、適宜、この審議の中でご活用いただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは、以後の進行を山内委員長にお願いいたします。撮影のほうは、ここまでとさせていただきますので、よろしくご協力お願いします。

それでは、山内委員長、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。これから進行させていただきます。

議事次第に従いまして、きょうは、前回のワーキンググループでいろいろ議論ありましたんですが、タクシー事業の場合、やはりその地域地域によってかなり状況が異なっている、こういうことであつたわけです。そうした各地域の特性を踏まえたタクシー事業の実

態把握といたしますか、これをきょうは中心に行いたいというふうに思っています。

それで、前回お諮りして、ご同意いただきましたように、そのためにヒアリングを数回にわたってやるということでもあります。事務局から、各地域の関係者からのヒアリング等の計画案が示されていると思いますので、まずこれをちょっとご説明をお願いできますか。

【藤田旅客課長】 資料3でございますが、各地域の関係者からの意見聴取等についてという資料を用意してございます。

本日第2回ワーキンググループにつきましては、この後、各務近畿運輸局長、それから、大黒九州運輸局長のほうから、それぞれ近畿、九州の状況をご説明申し上げます。

それから、次回、第3回でございますけれども、この回は、各地域の事業者の皆さん、それから地方紙の論説委員の方にお願いをしたいと思いますと思っております、まず北海道ハイヤー協会会長で、ご自身タクシー会社を経営しておられます加藤さん、神奈川の神奈中ハイヤーの栗崎社長、それから、地方紙のほうから、宮城県の河北新報の論説委員の鈴木さん、岡山県の山陽新聞社の論説委員の岸さん、これらの方にお願いしたいと思いますと思っております。

それから、第4回でございますけれども、地方自治体のほうから、新潟の泉田知事、仙台の梅原市長にお願いしたいと思いますと思っております。それから、もう1社、いわゆる地域の事業者という意味で、これは名古屋でございますけれども、つばめ自動車の天野社長にお願いをしては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】 資料3でご説明ありましたとおり、これから3回にわたってヒアリングということですが、この計画案について、何かご意見、ご質問ございますか。

よろしゅうございますか。それでは、こういうスケジュールで進ませていただくということにいたしまして、きょうなんですけれども、本日は、行政側から、先ほどご紹介がありましたように、各地域のタクシー事業の現状ということでご説明願いたいと思います。

まず、事務局から、各地域の事業の実態の多様性、どういうふうに異なっているか、これについて資料がありますので、これをまず事務局から説明をしていただく。その後で、引き続きまして、近畿運輸局長の各務さんからご説明、それと、九州運輸局長の大黒さんからご説明ということで、各地のタクシー事業についてご説明いただいて、その後で意見交換ということにしたいと思います。

それでは、まず事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいいたします。

【藤田旅客課長】 それでは、前回のご説明の若干補足的な内容になりますけれども、資料4に基づきまして、少しご説明をさせていただきます。

資料4の表紙をめくっていただきまして、2ページ目、これは前回もおつけした資料でございますが、基礎的な資料でございますので、再度添付しておりますけれども、説明は省略させていただきます。

それから、3ページ目、4ページ目も同様でございます。前回の資料と同じものを、念

のためにここに添付してございますが、1点、ちょっとお断りでございますけれども、3ページの大阪市域交通圏、右下のほうにございますが、前回の資料、数字に若干誤りがございまして、ここで、供給の欄の真ん中のところ、指数が100、101、121となっておりますが、前回の資料で、100のあとが、平成13年度が115、18年度が136という数字になってございましたけれども、平成10年度の数字にちょっと誤りがありまして、これを修正したものを、ここに掲げてございます。今、お手元の資料が正しい数字というふうにご理解いただきたいと思います。

それから、5ページ目でございますけれども、これは、今の各地域の数字、これを少し都市の範囲を広げまして、散布図にプロットしてみたものでございます。まず、5ページにつきましては、規制緩和前後をまたいだ時期でございますけれども、平成10年度から18年度までの間に需要・供給がどのような状況になっているかということ、年ごとに示したものでございます。5ページでは、供給として、延べ実在車両、稼働にかかわらずタクシー会社が保有している車両、それを指標としてとっております。需要では、実車キロをとってございます。

それで、この右のほうに行けば行くほど供給が増えている、あるいは、上のほうに行けば行くほど需要が増えている、こういう図でございまして、この右上のほう、ここが需要も供給も増えている地域でございます。この都市の中では、東京特別区、横浜・川崎、この2地区だけが需要も供給も増えているといった状況になってございます。多くの都市は、その下、需要は減っているけれども供給が増えている、こういったカテゴリーに入っております。ここに、一番右側の仙台市をはじめとして、多くの都市が入っております。それから、その左側、需要も供給も減っているという欄にも、幾つかの都市が入っております。都市規模別に点の色を分けておりますけれども、これをごらんいただきますと、需要も供給も減っているという左下の欄、ここには地方都市、ここでは人口30万人以下の都市を拾っておりますけれども、地方都市で多くこういった状況が見られます。多くの大都市では、需要は減っているけれども供給は増えている、こういった傾向が読み取れるのではないかと考えております。

それから、次の6ページ、これは5ページの図とほぼ同じような形になっておりますけれども、供給として、延べ実働車両数、実際に稼働した車両をとったものでございます。縦の位置は、先ほどの図と当然変わらないわけでありまして、横の位置が少し左側に全体としてシフトする、こういった状況になってございます。このシフトの仕方というのは、各都市によってかなりばらつきがございます。

それから、7ページでございますけれども、5ページ、6ページが規制緩和前後を通じて、平成10年から18年度までの数字の変化を示したものでございますけれども、7ページは、規制緩和前の状況、すなわち平成10年度から平成13年度までの状況を示したものでございます。需給調整をしておりましたので、当然のことながら、車の数の増え方というのは、非常に増減の率は小幅にとどまっております、ほとんど縦のゼロを通る軸

の周辺に集まっている、こういった状況でございます。逆に言えば、先ほどの図で左右に広がったのは、これは需給調整撤廃の影響ということが言えるのではないかと考えております。

8ページは、同様に、これを実働車両ベースで見たものでございます。ほぼ同様の姿になってございます。

それから、9ページでございますけれども、これは、需給調整の撤廃後、車両が増えたという地域が多々あるわけでございますが、その増え方がどうかというものを整理してみたものでございます。当然のことながら、増車と減車の差分が増えておるわけでありまして、そのネットの数字、これを各グラフの黒い折れ線グラフで示しております。それから、濃い青、これは既存増車と書いてございますけれども、この既存増車ということの意味は、平成14年2月の規制緩和以前に既にこの事業に参入していた会社が増車をしたものでございます。それから、濃い赤、これは既存減車でございますが、同じく、既に規制緩和前から事業を行っている会社が減車をした分でございます。それから、緑、これは新規許可、規制緩和後に許可をした段階で増えた車の数でございます。それから、新規増車、水色でございますけれども、これは規制緩和後に入ってきた事業者が、その後増車をした、その数でございます。それから、新規減車、このピンクのところでございますけれども、これは、そういった規制緩和後に参入してきた会社が減車をしたもの、こういうふうにご理解いただきたいと思います。

まず、左上の札幌をごらんいただきますと、平成13年度とありますのは、これは平成14年2月に規制緩和をしておりますので、その残りの2カ月が入ってございます。当初は、既存事業者の増車が中心でございます。ほとんど減車も見られません。その後、平成15年あたりから、新規の許可車両が増えまして、だんだんと新規会社の増車が増える、こういった傾向にございます。一方、減車のほうを見ますと、既存事業者を中心とした減車が見られますけれども、全体としては増車が減車を上回っているために、ネットで見ると依然として車の増加が続いているというのが札幌の状況でございます。

仙台も、基本的には同じような状況でございますが、当初は既存事業者の増車が多いわけではございますが、その後、新規の許可、あるいは新規の増車が増えてきた、こういった状況で、依然として増車が続いているという状況でございます。

それから、左下の特別区・武三地区とございますが、これは東京の話でございます。東京につきましては、基本的に一貫して既存事業者の増車がかなりの水準で続いております。平成16年度ころから、それに加えて、新規の許可、あるいは新規の増車というものが増えて、傾向としては、依然として増車が続いている、こういう状況でございます。

それから、その右の名古屋につきましては、全体としてごらんいただきますと、新規の事業者の許可、あるいは新規の増車というのは総体的に少ない状況でございますが、増車のほうは、主として既存事業者の増車でございますが、一方で、既存事業者の減車もかなりの規模で行われておりまして、17年度、18年度で見ますと、ネットで見ると減少傾

向にある、こういった状況でございます。この辺の車の増え方、あるいは減り方、かなり都市によって違いがございます。

それから、10ページでございますけれども、これは、前回、一部グラフでお示したものでございますけれども、全国90地区の運賃ブロックにおける運賃の設定状況、これが上限にどの程度張りついているか、あるいは、どの程度ばらついているかというものをグラフで示したものでございます。このピンクの部分、これが各地域における上限運賃の車両の比率でございます。左側のほうは、100%上限内に張りついている地域、右に行けば行くほど、それ以外の運賃をつけている車が多い地域、こういうことでございます。

ちょっと図が細かいものですから、個別の都市・地域名は省略しておりますけれども、一番下のほうに、点で色を示してございます。赤が政令指定都市、オレンジ色が人口50万人以上の都市、緑色が人口30万人以上の都市、青がそれ以下の都市と、こういうことでございまして、必ずしも大都市、中都市、地方部、こういった地域ごとの傾向は見出しがたい状況かなと思っております、同規模の都市によっても運賃のばらつきぐあいというのはさまざまであるというのが、この結果ではなかろうかと思っております。

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、引き続きまして、各務近畿運輸局長から、近畿地方におけるタクシー事業の現状等についてご説明をお願いしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【各務近畿運輸局長】 近畿運輸局の各務でございます。きょうはお時間いただきまして、大変ありがとうございました。

お手元の資料5でございますが、これに基づきまして、ご説明をさせていただきます。申しわけございません、ちょっと風邪を引いております、ときどきせきをすると思いますが、お聞き苦しい点をご容赦いただきたいと思います。

それでは、ページを開いていただいて、目次の次の1ページからでございますが、近畿運輸局、2府4県が管轄区域でございます。きょうは、特に地方都市の話は九州運輸局長のほうからお話を申し上げるということでございますので、私は、2府4県の中でも、大阪を中心とした京阪神地区の話を主としてご説明をさせていただきたいと思っております。

まず概括的なお話でございますが、2府4県の法人タクシーの輸送実績、18年度の表が1ページでございます。ここで申し上げたいのは、府県別で見ますと、それぞれ上の表の一番右の欄をごらんいただきますと、実働1日1車当たりの収入というのは、実はあんまり各府県で違いがなくて、和歌山だけが突出して安いということでございます。大阪は2万9,000円でございますが、そのほかは大体2万6,000円台、滋賀が2万5,000円台で、和歌山だけが1万6,000円台ということでございます。これは特徴的な状態でございます、後で少し何で和歌山だけこんなに低いのかというお話をいたしますが、いずれにしてもこういうことでございます。

特に主要都市別の売上で見ますと、その下の欄でございますが、ほとんど差がないということがわかりいただけると思います。実は、かつては大阪市域というのは、これよりも1万円以上高くて、他の京都市とか神戸市に比べると、随分突出した額であったわけでございますけれども、さまざまな競争が激化したことによって、ほとんど差がなくなってきたという状況でございます。

それでは、2ページをごらんいただきたいと思います。これは、大阪の府のレベルでございますが、タクシーの輸送実績の推移でございます。この中で、特に大阪につきましては、タクシーセンターが以前からございますので、運転手を登録しているということで、実は実働しているタクシー運転者の数が正確にわかっております。ちょうど真ん中辺のコラムでございますが、運転者数(人)というのがございます。これをごらんいただくと一目瞭然でございますが、実は運転者数は全く動いていないというか、若干減ったりしている状態でございます。一番ピークでも3万1,000人弱でございます。このところ大体2万9,000人前後をふらふらと動いているということでございます。そういう意味では、非常に車が増えているという話がありますが、車は増えているけれども、つまり、名義上の車は増えているけれども、動いている車はそれほど増えていなくて、さらに言えば、運転手の数は全然変わっていない、こういうのが実態でございます。

全体のピーク時、バブルのころからの推移を見たのが、この真ん中から右側の実車キロと運送収入、ここが一番わかりやすいと思いますので、ご説明しますが、数字の上に青色で書いてございますのが、元年を100とした指数でございます。それから、赤色で書いてあるのが、規制緩和前の平成13年度を100とした指数でございます。実車キロは、1日1車当たりで言いますと、56でございますので、実は1日1車当たりの実車キロは規制緩和前から動いていないけれども、ピークから比べると56%ということでございますので、半減に近い状態でございます。これに伴って、運送収入は、運賃が上がっておりますので、一番右下でございますが、69ということで、ピーク時の7割ぐらいの売上になっているということでございます。

次のページが京都でございますが、京都は、同じような表でございますが、残念ながら、運転者の実数が把握できておりませんので、運転者数が入っておりません。後ほど、お時間のあるときに詳細を見ていただきたいと思います。ここで申し上げたいのは、1日1車当たりの実車キロ、真ん中のあたりでございますが、ここは、京都の場合は、ピーク時の60%でございます。それに対して、運送収入は、1日1車当たりピーク時の77%という指数でございます。

次の4ページをごらんいただきますと、これは兵庫県の法人タクシーでございますが、これも、真ん中辺でございますが、実車キロ、1日1車当たり、青いところをごらんいただくと、18年度は元年度に比べると56でございます。これに対して、運送収入、1日1車当たりは74でございます。実は兵庫県の場合は、実働車両もピーク時に比べて減ってきておりますので、全体として供給が減っている状態でございますけれども、その中で、

大阪と今の京都、兵庫をごらんいただくとおわかりいただけると思いますが、1日1車当たりの実車キロの減少というのはそれほど差がなくて、京都は若干減り方が少ないわけですが、その中でも、3府県の中では、大阪が突出して1日1車当たりの営業収入が落ち込んでいるということですが、ここはやっぱり運賃を下げています、特に5,000円超5割引という、いわゆる5・5割というのがあるんですが、これの影響が大きいのではないかなという気がいたしております。

次の5、6、7ページは、これをグラフにただけでございますので、特に申し上げることはございませんが、一言だけ申し上げますが、7ページをごらんいただきますと、13年度から18年度までの実働1日1車当たりの運送収入の推移をグラフにしてございます。一番上の赤が大阪市域、青が神戸市域、緑が京都市域ということでございますので、いずれも16年度に底を打って、若干増加傾向になっているわけですが、これも後で前の表をごらんいただくとわかりますけれども、大阪がプラスになっているのは、全体としての需要が若干増えているということで、プラスになっています。神戸と京都は、実働車両が減っているのだから、その影響で、供給側の数が少し減っているから、1日1車当たりがプラスになっている、こういう数字になっておりますので、必ずしも全く同じ傾向というわけではないということですが、

ここまでは、大阪市域を中心とした輸送の概況でございますが、これに伴って、どういったことがいろいろと起こっているかという例を一、二、お話をさせていただきたいと思っております。

1つは、夜間の盛り場周辺の混雑状況でございますが、なかなかいい写真がなくて難しいのでございますが、例えば、右側の写真をごらんいただきますと、これは国道で、4車線あるんですが、そのうち左側の3車線で、あんどんが点灯しておりますので、みんな空車でございます。空車が三重列で駐車をしていて、一番右側の車線しか通れないというような状況でございます。

この左側の写真も、実は右側の一番左の車線がタクシー乗り場の順番待ちなんですけれども、その外側にさらにタクシーが空車でずらっと並んでいるといったようなことでもございまして、こういったさまざまな社会的な不経済が発生しているということについて、いろいろとご指摘を受けているところでございます。対策については後ほど申し上げます。

もう1つ、現象として今問題になっておりますのは、次の9ページでございまして、これは実は新大阪の駅の新幹線の最終の時間帯に近づきますと、特に週末に著しいのですが、タクシーで新大阪駅に入構しようとしても、全くタクシーが進まない。ご存知の方は多いと思いますが、新大阪の駅は、新御堂筋から分離しまして、ずっとスロープを上がって行って駅にたどり着くわけですが、このスロープが全く動かなくなってしまうので、最後は一斉にお客さんがスロープの途中でおりて走っていくという、こういうトラブルがたくさんございました。これは、実はだれの責任というのも非常に難しいわけですが、駅の施設管理者であったり、タクシーの事業者サイドであったり、警察であったり、

私どもタクシーセンターも活用した整理であったりと、幾つかの複雑な要因を整理しないと整理できないものですから、なかなか進んでいなかったんですけれども、これは非常に大きな問題になっておりますし、事故が起こってからでは大変だということで、去年の暮れから関係者に全部集まってお話ししていただきまして、流入対策協議会を始めております。こういった事柄について、個別の対策としてはいろいろと取り組んでいこうということでやっているということで、ご紹介をさせていただきました。

それから、次の10ページでございますが、総論的な話はここで最後にさせていただきたいと思いますが、大阪のタクシーの全体の状況の表でございますが、この中で特に触れておきたい、強調しておきたいのは、高齢化が著しく進んでいるということでございまして、一番最初の①の表でございまして、60歳以上が、15年3月末で36.7%でございましたが、20年1月末では53.5%になっております。平均年齢も、一番下の欄でございますが、外側の数字が法人の平均で、括弧内は個人の平均でございますが、15年3月末に56歳と60歳であったのが、20年1月では59歳と62歳ということで、着実に高齢化が進んでいるということでございます。なかなか新規の運転手が入ってこなくて、お年寄りがどんどん残っていつているということでもあります。あとは、それぞれの数字については、ご覧いただければわかりますので、省略させていただきたいと思います。

以上が、まず一般論の総論でございますが、このあとは幾つかのポイントに分けてお話をさせていただきます。

1つは、今いろいろと指摘されておりますのは、大阪は運賃が非常に多様化しているということでございますが、実は大阪というか、近畿地域では、昔からある意味運賃競争が繰り返されてきていて、こういう運賃競争が起こる土壌がいろいろとあったということをお話しておきたいと思っております。

そもそも運賃だけではなくて、大型小型の格差競争というのも実はあったわけですが、これは昭和59年に470円になりましたが、平成元年の値上げのときに消費税の転嫁をしなくて、そのまま平成3年も値上げをしなかったという会社がありました。三菱のグループで、620両ですから、全体の3.2%ぐらいを占める会社でございましたが、これが、平成5年に540円が600円になりましたが、そのときに、その寸前に540円に同調して、また値上げをしないということで、巷間言われる一周遅れ、周回遅れ戦術というものでございますが、全体よりも一歩前、一つ前の運賃をずっと使うということで、安売りの競争をするというパターンでございます。

京都の問題も非常にこれと近うございまして、これも、順番をございまして、値上げをすると、そのときに前の運賃に追いつくという形で、運賃の格差をつけて競争するというものでございました。

これの一番最初の例でございますが、次の12ページをございまして、和歌山でございます。これは、全体車両の2割を占める大手の会社がこの戦術をとりましたもの

で、昭和49年に150円に上がったときに、同調しないで120円のままで行きましたので、次の50年の運賃改定のときは、初乗りを上げられなくて、加算だけを上げた、こういう改定をしておりますが、これを最終的に51年12月に同調いたしましたので、3年ぐらいにわたって、この二重運賃が続いていた、こういうことでございます。このときに小型の運賃が非常に安く設定されましたので、今でも和歌山の運賃は非常に安い運賃が続いていると言われております。

そのほか、大阪では、平成7年のときにも、会社ごとにさまざまな割引運賃の設定を認めようではないかということで、全体としては650円という制度が設定されたわけですが、個別の事業者ごとに、例えば、大口の大手の顧客に対して定額の前払いの割引運賃を設定するといったような運賃割引を、個別の会社として認めてきたということでございまして、いわゆる同一地域同一運賃と言っている時代でも、実は制度として担保するというようなきちんとした制度ではありませんので、業界全体がそういう意識でまとまって行動しない限りは、運賃はばらけるということが常であったということを少しお話をさせていただきます。

それから、そういった土壌があったせいだと巷間言われておりますが、現在は非常に多様化をいたしております。もうこれも何度かご説明させていただいていると思いますので、簡単に申し上げますと、次の13ページ、こんなに表が複雑になるほどたくさんあるとお考えいただければいいのでございますが、上限から下限未満の500円までの運賃にばらついております。このほかに、遠距離割引で、5,000円5割引という、5・5割というものでございますが、このほかに、5,000円4割とか、5,000円3割とか、6,000円5割とか、6,000円4割とか、さまざまな割引運賃が各社ごとに設定されておりますので、これが組み合わさりまして、四十何通りと言われる運賃のばらつきができています。

その次の14ページと15ページは、京都と神戸の同じ表でございますので、省略させていただきます。大阪ほどはばらついていないけれども、若干下限割れの運賃の事業者さんもおられるという表でございます。

それから、16ページでございますが、この次は新規参入のお話を少しさせていただきますが、この表は、それぞれの表の色のところ、例えば、左端の14年度に新規の許可事業者が、5事業者で56両で入ってきましたということでございます。これが現在どうなっているかという、右端の同じ青のところでございますが、5事業者で204両と、こういうふうにごらんいただきたいと思っております。

したがって、ここで言いたいことは、真ん中からちょっと右の欄の合計というところに、新規参入の自由化後、82業者、1,551両が算入、新規許可をされましたが、現時点では、これが76業者で、3,676両になっているということでございます。要は、新規許可で入ってきて、すぐに増車していくというパターンが結構多いんだということでございます。

何でそういうことになるのかということをお説明しますと、飛んで19ページをご覧くださいなのですが、新規参入は原則として最低10両ということになっているので、10両で許可申請が出てまいります。この10両を、どれぐらいのお金があればいいかというと、ここの一番下の欄にございますが、1,500万円～1,900万円ぐらいの資金で一応準備ができるということになるわけでございますが、これはなぜかということ、10両はみんな中古かリースで、1両10万円とか20万円ぐらいで調達をする。それから、駐車場は賃貸、営業所も賃貸で、マンションの1室のような例もたくさんございます。これに、運転手1人当たり30万円ぐらいだということにしますと、この程度のお金で一応会社が設立できて、事業が始められるということでございますが、これを、例えば、本当に20両や30両でやろうと思っても、そういう数字を出すと非常に多額のお金が必要になるので、まずは10両で許可を得て、それで、直ちに、今度は増車は届出で済みますので、増車をして増やしていくという、こういう、ある意味、制度の盲点のようなところを突かれているのかなという気がします。いずれにしても、そういった実態がございます。

それから、次の20ページにもう1つのお話がございますが、これは、新規参入した事業者が、大体通例2年後なんです、2年後になると、一部の施設を、関係会社を新しくつくって、新規に会社を設立して、そちらに施設を渡して、自分は一たん縮小する、こういうことが起きております。例えば、一番上のA社のところだと、17年に許可を受けて、19年にA'社という新しい会社をつくって、グループ会社の役員が役員になり、A社の施設を継承して、資産を継承して、新たな法人として許可を受けてスタートする、こういうことございまして、これは、何でこんなことをするかということ、いろんな説があるんですが、一番有力な説は、事業開始2年間は消費税を免除されているけれども、3年目から消費税を払わなければいけなくなるので、そうすると、そこで事業を縮小して、また消費税を払わなくていいような新しい会社をつくっていくという説が有力でございます。確証はございませんけれども、巷間そういうふうに言われているということでございます。

それから、17ページに戻っていただきまして、こういったような新規参入事業者の中で、特に定額運賃と呼ばれる500円の事業者さんが何でやっているのかという数字を調べたのが、こちらでございます。18年度のところをごらんいただきますと、実車率が46.42%、走行キロが240キロ、実車キロ112キロでございます。回数は15回でございます。全事業者の平均は、下の段でございますが、18年度をごらんいただくと、実車率が42.95%、走行キロが209キロ、実車キロが89.8キロ、輸送回数は18.9回で、運送収入は2万8,800円対2万9,600円ということで、似たような額の売上になっているけれども、たくさん走って、ただし輸送の回数は少なく、ということで商売をしているということございまして、これを、どういうことかというのをさらにもう少し側面から調べたのが、次の18ページでございます。

A、B、C社というのは、普通のというか、通常の1車2人で、朝からずっと一日中割と車を出しているような会社でございます。こういう会社は、ここにございますような、この時間帯に出勤してきて、点呼を受けて出ていくという表でございまして、大体朝から夕方にかけて運転手は出勤してきて、車を出していくという営業パターンなのに対して、D社、E社というのは、夕方から夜にかけてしか運転手は出勤してこない。そこから車を出して、ずっと夜中だけ営業して終わる。こういうことが、何となく見えてくるということでございまして、そういう意味では、タクシーとしてのサービスの供給を夜というか、一番需要のある時間帯に絞って、かつ、ロング一発といいますか、長距離を主としてねらって営業を成り立たせている、こういうことであろうかというふうに見られるわけでございます。

それから、21ページをごらんいただきますと、こういったものに対して我々としてはどうしているかということでございますが、監査を非常にたくさんするように今努力をしているところでございます。平成13年度から大阪のタクシーにかかわる監査の数を書いておりますが、規制緩和後どんと増やしまして、それから、17、18年度からまたさらにフォローアップの監査をしっかりしろということになりましたので、さらにこれを倍増させてきておるところでございます。この数字が十分であるかどうかというのは議論のあるところでございますけれども、精いっぱい局としてはやっているという話が、この点でございます。

そこだけ申し上げたいと思いますが、そのあと、22ページは、こういった監査の中でどういう処分をしておりますかということでございますので、これもごらんいただきたいと思っております。

特筆すべきは、23ページでございまして、ついに先日、処分が繰り返って、許可が取消しになった事例がございました。これも典型的な例なので、ちょっとご紹介させていただきたいのですが、17年2月に事業を開始した会社でございますが、17年11月に、新規参入者に対して半年後をめどに監査をいたしますので、その監査の結果、さまざまな問題点が指摘されました。運行管理者がそもそもいないとか、責任保険が締結されていないとか、タコグラフを改ざんしているとか、相当ひどい事例がたくさんございましたので、順次、何回かに分けて、それが改善されているかどうかというためのチェックの監査に入り、3回目の監査で、まだまだ十分改善されていないということで、事業停止を17日間いたしました。この時点で、会社側は、10両で参入して、20両に増車をして、最終的には24両まで行っていた会社ですが、事業停止の段階で13両減車して、11両にまた車両を減らしたということでございます。最後に、ことしの2月に、相変わらず改善されていないということで、許可の取消しになった、こういう事例でございます。これほどひどい例はなかなかないのでございますけれども、私どもとしては、きちんとこういったルールにのっとってやっていきたいなと思って取り組んでおります。

次の24ページでございますが、こういった中で、今後何をしようとしているかという

点でございますが、1つは、左側の上でございますように、期間限定の減車制度ということで、現在は届出制なので、実は増減車自由なんですけれども、減車をした後増車をする、一気に増車をすると監査を受けるというような仕組みに今なっているものですから、そうすると、そのときの監査が嫌なので減車したがるのではないかという話がございます。そういった心理的な抵抗をなくそうということで、とりあえず現行から期間を決めて減車をする場合には、復活するときも原則として監査をしないということにするので、積極的に余っている車は減車してくださいという制度を今取り入れております。

それから、増車などについて、厳しく労働条件の改善ないしは担保状況を聞くという形で、準特定特別監視地域の個別の指定を大阪にいたしました。

それから、特に強調したいのは、この右側でございます、社会保険料等の納入状況の調査を、昨年の暮れにいたしました。これまでも、基本的には各監査のたびに一応見てはおりますけれども、それは個別にしか見れておりませんので、今回はそういったコンプライアンスに欠ける企業が結構いるのではないかという情報もございましたので、事業者の協力を得まして、法的な根拠はございませんけれども、我々としては悉皆調査ということで、全社に、ここにある内容の調査をかけさせていただきました。基本的に全部出てまいりました。

その結果、9社が社会保険が未納であるということが確認できましたので、これは社会保険事務所に通報をいたしております。あと、問題は、納付をしているが、例えば、基準賃金が正しいのかとか、消費税がきちんと払われているのか、適切な収入どおりに払われているのかといったような問題がございますので、これはちょっと時間がかかりますが、各社からしっかり聞き取りをして、フォローアップをしたいなと思っているところでございます。

それから、いわゆる企業内個人タクシーという議論がございます。巷間、さまざまな問題があるのではないかというふうに言われております。よく言われるのは、車両費とか、保険代とか、燃料費とか、公租公課とか、こういった変動費はみんな運転手持ちになっていて、さらにその上に、定額の一般管理費が上納される形になっているのではないか。このような形は、いわゆる名義貸しとほとんど変わらないのではないかというご指摘がございます。

私どもも、そういう問題点については認識しているつもりでございますが、そもそも名義貸しとの区分とか、線引きがどこにあるのかということについて、一応法的な頭の整理が必要でございますので、そういった整理に着手しているところでございます。今後、こういった個別の実態の把握も含めまして、きちんと対応していくべく勉強を進めていきたいと思っているところであります。

あと、その他の取り組みは、通常の取り組みでございますので、時間が大分押しておりますので、最後に一言だけ申し上げますと、最後に和歌山県の表がついておりますが、ここで申し上げたいのは、タクシーの事業者はあんまり増えておりませんというか、若干減

っておりますが、運転代行が非常に増えてきておまして、それぞれの地域で、大体タクシーの配置車両数の2割ぐらいの数の運転代行の車がいるということでございまして、これは結構、郡部においてはタクシー産業に大きな影響を与えているということだけ一言申し上げて、私の話を終わらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、大黒九州運輸局長から、九州地方におけるタクシー事業の現状について、ご説明をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いたします。

【大黒九州運輸局長】 九州運輸局長の大黒でございます。九州は、九州島内7県の事業を管轄しておるところでございます。

2ページ目でございますけれども、九州を例えるときには、10%経済ということ言われておまして、10%を超えると九州の比重が高いというようなことでよく使われる指標でございますが、タクシーにつきましては、事業者数、車両数、運転者数、それから輸送人員、10%を超えているということでございますけれども、営業収入の面で見ると、経済を反映する分、あるいは運賃の単価の面がございまして、10%を割り込むというような状況でございます。

しかしながら、各県とも、そのタクシーの置かれている状況はそれぞれ違いがあるのかなというところがございます。3ページ目ですが、各県の車両数の推移でございます。これを見ていただくと、ちょうどブルーの太線が全九州でございますが、これは55年を100とした指数であらわしておりますけれども、18年度で101.5ということで、ほぼ横ばいに推移しておりますが、13年度からの比較、境目になりますけれども、規制緩和後におきましては、宮崎、福岡が増加をしておるところでございます。13年度との比較で、九州全体では1,020台ほど増になっておりますけれども、宮崎と福岡で1,083台の増ということでございまして、鹿児島、大分、佐賀等々は減少しておるというような状況に違いがございます。

4ページ目でございますが、輸送人員でございますが、これは全国と似たようなところはございますけれども、55年度を100といたしますと、18年度は51.6の水準にございます。その中で、13年度との比較においては、福岡が2.5%増ということで、わずかにプラスでございますが、ほかは減少しております。特に熊本、長崎は10%以上の減少になっている状況がございます。

さらにそれを営業収入、5ページ目で見いただきますと、先ほど輸送人員では51.6と申し上げていた部分ですが、55年度を100といたしますと、18年度で83.9でございます。この点、消費税に絡むものもございまして、この間に7回の運賃改定があつて、そこは営業収入の面では緩和をされておるところでございます。規制緩和後で見ますと、福岡はかろうじて横ばいでございますけれども、他の県はすべてマイナスというところがございます。この点も、熊本、長崎、大分が10%以上の減という状況がございます。

以上が営業収入の状況でございますが、それを、今度は事業の状況ということで、6ページ以降を見ていただきたいと思います。事業規模という点で、事業者ごとの車両数であるとか、運転者数を見ますと、全国に比べて、全九州というのは、車両数が1社当たり28.2、運転者が42.5人ということでございまして、営業収入が1億8,500万、こういったところでございます。全国平均を100とすると、それぞれ89、83、68と、やはり若干事業者数が多い分だけ規模が小さいというのが特徴でございますが、各県で比べますと、福岡と宮崎が若干全国に比べて規模が大きい形になってございます。

7ページでございますけれども、各県別の車両及び運転者当たりの営業収入、これは年額でございますけれども、これも全国に比べると小さいという格好になりますけれども、この営業収入、車両当たり、運転者当たりですと、福岡と長崎が額としては比較的高く、南九州の宮崎、鹿児島あたりは非常に低いというような状況にございます。東京と比較すると非常に低い営業収入ということになってございます。

8ページ目でございますけれども、そういった環境の中で、タクシー運転者の賃金及び労働時間がどうなっているかというところでございます。これは全九州の数字はございませんけれども、ブルーの棒グラフ、これが運転者の年収でございまして、福岡が280万2,000円でございます。一番低いのが宮崎でございまして、188万9,000円ということで、非常に低い。沖縄の次に低いのは宮崎だろうと思います。全国が328万9,000円でございますので、営業収入が低いというところがありますけれども、さらに運転者の賃金にするともっと低くなるというところが出てまいります。宮崎の中でも、他の産業との比較においては、45.5でございまして、半分以下の賃金水準にあるということでございます。

それで、赤い点々がまたありますけれども、これが運転者の取り分、単純歩率と書いてありますけれども、取り分でございまして、全国に比べまして、やはり経営の部分で固定費があると思いますけれども、運転者の取り分としても低いのが九州の状況かなというところでございます。

ちなみに、時給というのが、えんじ色で記載されておりますが、宮崎の例ですと、856円というのが時給でございます。これは最低賃金との比較ということになるわけですが、この856円は、単純に年収を時間で割ったものですが、最低賃金との比較では、期末手当であるとか、あるいは残業の割増分については、本来外さないといけないうわけで、856円からもっと下がってくるということで、非常に最低賃金に近くなっているという現状かと思っております。

それから、9ページ目でございます。そうした中で、運転者数につきましても、55年度を100といたしますと、18年度は85.2ということで、減っております。13年度との比較におきましても、先ほど車両数が3.7%増でございましたけれども、運転者の面ではマイナス3.4%ということで、車両の増に対して、運転者のほうは実質減っているという状況がでございます。

それから、10ページ目でございますけれども、これも各県の勤務の状況をあらわしておるところでございますが、1台当たりの運転者の数につきましては、先ほど比較的営収が高い福岡と長崎は、1.72人、1.74人ということで、比較的運転者の数が多いわけでありすけれども、南九州、宮崎、鹿児島は少なく、鹿児島に至っては1.17ということで、1車1人ということに非常に近い実態にある状況がございます。東京は、ちなみに2.43でございますので、そういう意味では、車と運転者の関係が全然違っているというような状況がございます。

11ページ目でございますが、11ページ、12ページは、個人タクシーの状況を比較してあらわしてございます。個人タクシーの台数が地域内台数にどれだけ占めるかということでございますが、やはり大都市を持っておる福岡、長崎、熊本、鹿児島等では、それぞれ全国の平均17.2%を超えるというような状況でございます。

それから、12ページでございますけれども、これは、法人と個人のそれぞれの日車営収をあらわしたものでございます。それぞれ法人は、福岡県が3万2,000円でございます。宮崎が一番低くて、1万5,800円というところがございますけれども、個人につきましては、1万円を割り込むというような状況でございます。そういう、先ほど1人1車というところでは、個人タクシーの形態に非常に近い状況にありますけれども、市場として非常に営業収入が低いという状況では、アルバイト的な個人の形態もあるのかなといったところが見てとれるところでございます。

13ページでございますけれども、これはマイカーのシェア、一般的な交通の中での位置づけをあらわしたものでございます。全国で見ますと、タクシーのシェアは2.56%と。東京で3.93%でありますけれども、九州は比較的タクシーのシェアというのは非常に高い部分がございます。特に福岡と長崎はタクシーのシェアが4%を超えるという高い状況がございますが、都市部が発達して、かつまた、周辺に拡散をしないコンパクトな都市形成というものが反映されるというような状況でございます。そのほかの地域は、非常にマイカーが発達して、面的に広がりがあるものですから、タクシーの利用も少ないというような状況がございます。

そういう状況の中で、14ページは、運転代行の状況をあらわしたものでございまして、運転代行用自動車のマイカー保有台数当たりの数字でございますけれども、比較的福岡とか長崎、大分は数値が低いわけでありすけれども、南九州3県、熊本、宮崎、鹿児島というところは、1万台当たり10台を超えるというところがございます。全国でも比較的北関東が高いと言われておりますけれども、南九州でもこれと同程度、ほとんどトップクラスの台数がある。これが、なかなかタクシー事業にとっても無視できない状況になっているところがあるかと思えます。

15ページ以降につきましては、規制緩和後のタクシーの状況を各地域で見たところでございます。多少時間が押しておりますので、比較的簡単にご説明をさせていただきたいと思えますが、16ページは福岡交通圏でございまして、福岡交通圏は、九州の中でも一

番営業収入等、状況のいいところがございます。車両数が比較的增加をしておるといところはございますけれども、規制緩和後において、輸送人員、営業収入とも伸びてきているというような状況がございます。運転者数も、規制緩和前との比較において増になっております。

17ページは、宮崎交通圏でございます。ここは、先ほどもございましたように、規制緩和後、新規参入者があって、非常に台数が増えた状況がございます。その状況の中で、新規参入者が下限運賃を設定するというところでございまして、既存事業者についても、この交通圏で70%が上限から下限に移るといような状況がございます。輸送人員は若干いいわけでありましてけれども、営業収入は、その運賃ベースが落ちただけ落ちているといような状況がございます。もう1つの特徴は、台数は非常に増えておりますけれども、そういう落ちた状況、先ほど年収が188万円といったところを運転者の収入で申し上げましたけれども、賃金が低いものですから、非常に車両と運転者の数の間にギャップが生じておるとい状況が見てとれるといところでございます。

長崎交通圏が18ページでございまして、ここにつきましては、比較的モデレートに車両数は推移している。どちらかといと、個人が増えておるところでありますけれども、もともと利用率が非常に高い地域でありまして、それが時間をかけてどんどん落ちているといような状況が見てとれるところでございます。これが規制緩和の影響といよりは、その趨勢といところの部分があるかと思っておりますけれども、規制緩和後においても、輸送人員、収入とも落ちているとい状況がございます。

19ページについては、そうした長崎の状況の中で、特に運転者の賃金も、この10年間の間に30%落ちているといような状況でございまして。その状況の中で、運転者の平均年齢は、この10年間で8.5歳高齢化しておりまして、この5年でも3.7歳高齢化しておるといような状況にあるわけでございます。

その部分、賃金が下がる中で、高齢運転者に頼らざるを得ないといような状況でございましてけれども、先ほど近畿の資料にもございましたが、20ページが、福岡、長崎両交通圏での年齢構成でございまして、この地区においても、50歳以上が8割を占めるといような状況でございます。この辺は、個人タクシーの高齢化ということがよく言われておりますけれども、法人タクシーと言えども似通ってきているような状況があらうかと思っております。若年の運転者が雇えないといような状況かと思っております。

21ページでございましてけれども、これは、福岡交通圏での新しく採用した運転者の年齢構成でございまして。毎年、福岡交通圏では1万人ぐらいの運転者がおり、毎年1割ぐらいの運転者が新しく入ってきているといような状況でございますけれども、採用段階でも、6割以上が50歳以上とい状況でございまして。労働市場の観点からすると、他産業であふれた労働者といいますか、それをタクシー業界で吸収しているといような状況があらうかと思っております。

22ページでございましてけれども、交通事故の状況でございまして、13年度の規制緩和

和後において若干事故が増えておるといふ状況があろうかと思ひます。

それから、23ページ、運賃改定でございますが、九州におきましては、これまで7地区において運賃改定を実施しておるところでございます。けれども、先ほど下限運賃に7割と宮崎交通圏は言っておりますが、宮崎は運賃申請ができない状況が続いております。鹿児島については、今、いろいろな動きの中では、運賃改定の申請が出るのではないかなと思っておりますけれども、長崎の離島、奄美、鹿児島の離島といった離島のほうは旧運賃を使用しております、これまた運賃改定がなかなか出にくい状況かなという状況でございます。

24ページは、先ほどの関係を、下限運賃の比率という折れ線グラフがございますけれども、それであらわした表でございます。

25ページでございますけれども、長崎につきましては、運賃改定を行ったところがございますけれども、すべての事業者が運賃改定ができた状況であるわけではないところでございます。これは島原交通圏、西海市、対馬の例でございますけれども、地方都市の限られた市場の中で、どちらかと言いますと、車庫待ち形態、流しではないところの地区であります。例えば、島原交通圏につきましては、20社225両という市場でございますけれども、これに、14年度、2社が参入いたしました。運賃の動向の中のところ、新規2社というところで、F運賃（510円）という形で参入いたしております。これにあわせて、同じ地区、これは南島原市ですけれども、その同じ市にあった8社につきましては、これに対抗して、平成9年、下限運賃500円に引き下げたという状況がございます。新規参入者が、サービスの違いというものについて出せるのは運賃だけといったところがございますので、必ず制度運賃の中で下限運賃等を選択して参入してくる、それに対して、既存事業者は合わせざるを得ないというような状況がありまして、今回の平成19年運賃改定では、この新規2社と、それから、対応して下限運賃に下げた8社、この10社は運賃改定が実施できなかったという状況でございます。

結果としては、右側でございますように、営業収入においても、輸送人員においても、この地区は需要に限られますから、需要が運賃を下げてでも拡大するわけではないわけでありまして、新規参入の競争の中で、そういった全体で各事業者にとっては営業収入が下がるという現象が起こるわけでございます。

西海市、対馬市においても、大体同じでありまして、新規参入組は必ず自動認可運賃の下限運賃に近い運賃で、入ってきて、それに周りの各社が合わせて、今回運賃改定ができなかったという例でございます。一方においては、この下限運賃が、価格競争の中の一つの歯止めになっているという部分が、現象としてはあるのだろうというふうに思っているところでございます。

26ページ目は、大分、全国に先駆けまして、長野、大分が運賃改定をしたところがございますが、その地区の労働条件の改善状況でございます。4番でございますように、賃金支給率でも、この大分地区については改善が図られたというところがございます。

それから、28ページ以降につきましては、そういった中で、行政としての取組、あるいは業界としての取組をあらわしたものでございます。

28ページは、監査・処分の件数でございます。先ほど近畿運輸局長のほうからお話がありましたように、監査につきましては、18年度におきましても監査の充実、行政処分の強化ということが行われたところでございます。私どもの行政処分、監査についても、監査件数で40%、あるいは、処分日車数で言っても、50%以上増えているという状況でございます。

29ページは、昨今における制度整備でございますけれども、タクシー業務適正化特別措置法に基づく登録制度が、福岡・北九州地区には導入される、これに基づきまして、運転者の登録義務が生じるといった対応が図られるところでございます。それから、11月に導入されました準特定特別監視地域制度、これにつきましては、先ほどいろいろお示しました福岡、宮崎交通圏を指定しておるといった状況でございます。それから、道路運送法改正によりまして、4条許可でもって乗合タクシーが制度化をされるというような状況でございます。

30ページ、これにあわせまして、タクシー業界の動きといたしましても、今回の運賃改定で、長崎、福岡、熊本につきましては、初乗短縮型の運賃が導入されたといったことがございます。乗合タクシーにつきましても、113市町村で232事業者がコミュニティバスを運行しておりますけれども、そのうち111事業者はタクシー事業者であるという状況がございます。観光地、観光の点でも、JR等と連携をして、53地区512ルートでの定額運賃の設定が積極的に行われているということがございます。福祉輸送、これにつきましても、一般タクシー事業が174事業者、福祉サービスの提供を行っております。一方におきまして、介護事業者の福祉タクシー事業での参入、あるいは、福祉有償輸送も増えているといった状況があり、この面では、いろいろ競合関係があるのかなと思っております。また、運賃改定に伴いまして、大分、それから、若干遅れて福岡、北九州につきましても、禁煙タクシーの実施を行う予定にしているところでございます。

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。

それでは、今、事務局と、それから、近畿運輸局長、九州運輸局長からご説明いただきましたので、この点を踏まえましてご議論をお願いしたいと思っておりますが、きょう、ヒアリングの段階ですので、どちらかというと事実関係といいますか、そういうことを中心にいろいろご議論をいただければありがたいかなと思っております。どなた様でも結構でございますので、ご発言願います。

【三浦委員】 三浦でございます。

きょうは近畿運輸局さんから資料をいただいた中で、17ページをちょっとお開きいただきたいと思うんですけど、これに基づいて、今問題になっております環境問題という視点から少しお話をさせていただきたいなと思っております。

私も初めて低額運賃の輸送実績というのをきょう見せていただいたんですが、この表で見ますと、実働1日1車当たり、走行キロが、平成18年度で241.2キロと。全事業者の輸送実績が、平成18年度で209キロということで、その差のキロ数は32キロ程度出てきます。売上のほうは大体似たり寄ったりの数字でございまして、それで、環境的に問題になりますのは、この延べ実働台数というのが出ておりますが、これが18年度が19万9,407両動いていますということですから、仮にこの32キロという数字を掛けますと、年間で638万1,000キロ余りの数字が出てくるわけでございますが、この638万1,000キロというのは、大体今のLPガスの走行キロから言いますと、年間で116万リッターぐらいの使用量ということになります。

結果的に、低運賃車両ということですから、私も、非常に走行キロも短く、実車率が高いということで考えていたんですが、実際は走行キロが長く、そして、実車率もそう一般と変わっていないということで、結果的にこの638万余りの走行キロを計算してみますと、1台、大体大阪でいきますと、年間1万5,840リッターぐらい使うということになりますので、73台ぐらいの会社が全然お客さんを乗せないでずっと走り回っているというような計算になるのではないかなと。東京のタクシーで年間に排出する温室効果ガスですか、CO₂が1台31トンぐらいということになりますから、この大阪の低運賃事業者の走行キロから換算すると、全事業者の走行キロから換算すると、2,000トンぐらいが余分に出ているのではないかなと思っておるところでございます。

いずれにいたしましても、ことしは洞爺湖サミットもありますので、環境問題というのは大事でございますので、その辺から、やはり運賃制度のあり方ということについて、今後検討していただければなと思っておるところで、あえて発言させていただきました。

なお、これに関連いたしまして、きょうも大阪の坂本会長さんが来ておられますので、少し会長さんのほうからコメントがありましたら、ひとつ。

【坂本委員】 よろしいですか。

【山内委員長】 どうぞ。

【坂本委員】 私の会社で低運賃と称する、下限割れと称するところの会社に移っていった者も数人おるんですわ。労働組合の方たちが、わしに言いよりますのや。出て行った者が異口同音に、うちの労働組合の事務所へ来て、何かしらんけれども釈然とせえへんと言ったけれども、下手うった、行かんときゃよかったというふうな感じで事務所に入ってくると。それだったら、帰ってきたらええやないかと言うたら、やっぱり、ご案内かどうか知らんけれども、入社するときの支度金ということは、入社するときの祝い金ということまで、ほどほどの金額を段取り用意しておりますのや。そういう低運賃の業者、もう全部そうですわ。それで、やっぱり目先のお金に魅力を感じますわな。それで、腕ききのええのがねらわれまんのや、うちらでも。なあ、委員長。ほんで、行くわけですわ。ところが、行ってみたら、ここのデータにも出ておりますように、ものすごいほど長時間に、ハンドルの時間長うに仕事せんことには、一定の、もともと会社の説明にあったような給料になら

んわけですわ。

だから、我々の言葉で言うたら、「タンキン」と言うんですけどな。今も局長からご説明あったように、大阪の街で、衛星都市と言わず、都心部と言わず、ある時間にある場所を目がけて、時間的にも場所的にも、そこを通ろうとするわけですな。言葉で言うたら、経営資源を一番有効に使うとるやないかという話になるかならんかは別にして、経営資源を。効率的に仕事をしているかせんかという話は別にして、要するに、そうですものや。行ったり来たりの話をするか知らんけど、我々のところは、既存の自動車というのは、朝から晩まで、まさに公共輸送産業をやっておるといふ事業責務のことだけですわ。要は、生産効率が悪かっても、一定の場所に一定の時間、朝から晩まで24時間対応するような体制をとってますわな。だから、極めて営業効率が悪いと言うたら悪いですけども。

そんなところへ行った連中が、帰ってきたらそう言うわけ。まず、長いこと仕事をせな、長時間労働をせな、働いて働いて働きづめして体を粉にせんことには、水揚げあがりまへんと、これ、1日1車やからね。下に書いてある普通のレベルの、きょうの近畿運輸局のデータは、既存の事業者というのは、これは丸々やからね、労働時間が。だから、相当動かなあきませんで。で、低額やから、普通で言うなら、走る1キロ当たりの収入は、大体30%から40%ぐらい、1キロ当たりの収入単価が違うんですわ。だから、言うたら、30%から40%余計仕事をせないかんわけですな。走る距離も、時間帯も。だから、大概三月したら、くたびれました言うて、皆一遍来よると。

で、洗車で言うたら、ここにも書いてありますように、洗車言うたら、貸しガレージですわ。水道もおまさんのや。あらしませんのや。よその駐車場か一般のモータープールですわな、街の。ほんで、どういう仕事をしたらええかというて、指揮点呼を受けに行こうと思うたら、今言う請負ですわ。これは、企業内個人タクシーはどうか知りませんで。請負。だから、指揮命令系統というのはないんですわ。社長を入れて、ここに書いてあるように、2人、3人、4人でやってるんでしょう。そんなところで、整備管理から、運行管理から、顧客管理から、しっかりしたそういう指揮命令を受けながら、交通産業の担い手として仕事をせいと言ったって、これは普通無理な話ですわ。

そやから、言うなれば、うわさしとるのは、帰ってきた連中が、ほんまに労働基準法に違反しておるけれども、これはどうなってるのとか、名義貸しという話はありませんけど、運輸法令的にも、これおかしいんちゃうかと思うたりもしますけれどもとか、あるいは、社会保険等を踏まえて、もう一つ飛躍すると、消費税の話も出ましたけど、消費税は会社がきっちり払うてるのかどうか疑わしいなとか、そんなふうなことを言うてるというんですな。

だから、コンプライアンスということがもう全然ないんです。というふうなことがあって、これで果たして公共輸送産業で公正な競争がなされて、まさに競争促進につなげて、そして、我々の事業の活性化になるかどうかというたら疑わしいというのが実態やと。

ここにもありますように、実車キロと輸送回数、1日1車当たりの輸送回数と、実際に

お客さんがお乗りになって動いている実車の距離、これは、この改正法がなされてから6年間、一つも増えていませんのや。増えてない。ということは、普通ならば、アイデアを凝らして、工夫を凝らして、知恵出して、そういう低運賃の会社を設立してやって、潜在顧客、眠っているお客さんをタクシーに持ってくる。顕在化せしむるというふうになっておらんというデータが出ているのかなど。顕在化せしめてない。お客さんの需要喚起につながっていないという話があるなということもあり、今、三浦委員長のほうから環境の問題がありましたけど、もう1つ、えらいすんません、ちょっと長なりますけども。

交通環境、同じ環境でも交通環境という話からいきますと、委員の皆さんのところにお配りをさせていただいた、これ、まさにうちのナカイ委員長、一番新しい会長、移ってきました言うて、おとついの晩言うてきよって、労働組合の書記長と三役で。それで、これ、きょう持っていきなはれと言うてくれたんがこれですわ。そうすると、ちょっと委員の皆さん、ごらんのとおり、今お話ありましたけど、天下の4車線ある御堂筋ですわ。堺筋ですわ。それがもう、この低額運賃を中心にして、4車線のうち3車線。天下の公道ですぜ、御堂筋、堺筋。1車線やっこ通れるという案配ですと。この低額運賃、ここをひよっごらんになっていただけるかわからんけど、これは動きませんのや。向かいが信号が青になっても、走行車線で停まったまま動かんわけや。ほんで、お客さんが、やっぱり安いタクシーに乗ろうと思って、来はることは来はりますから、動いてはいつとときは、そのお客さんが乗ったときのという格好で、まさに産業的に、社会的に、もう大阪の街は深夜化しておるから、この間ずっとバスも地下鉄も、終列車を、終バスを遅らせて、そんなこともあったりして、タクシーは少し変わってきていますけれども。要は、深夜化している大阪の街が、まさに経済的にも社会的にも姿形になっていない。都市の風格、都市の機能が、夜のその部分は特に損じられているということが一般のお客さんの声でね。だから、果たしてこれがどんなものかと。

あんた、それは引かれ者の小唄みたいに言うてるかもしれませんと言われるかもしれませんが、要は、人・モノ・金・情報の経営資源を使わんと、人はよその、でき合いのできとる人間を持ってくるわけでしょう、乗務員さんは。ねえ、委員長、でき合いのええところの運転手を引っこ抜いてくる。車は東京で使い古した、もうセコの車を東海道を流走して持ってきて、その車でしょう。ほんで、お金は、今のこの話ですわ。お金使わない。そんで、経営ノウハウは何もない、経営ノウハウは。私、今これが44年目やけど、タクシー。経営ノウハウは一切ない。それで果たして公共輸送産業を担うというようなことで参画してくる、それがおかしいなというのが街の評判。

偉そうなこと言うてすんませんけど、我々、社会的な、やっぱり世界に冠たる日本のタクシー、日本のタクシーでも大阪のタクシーというようなことのプライドを持ってやってきとって、何とかひとつ公共輸送産業として、私もトラックもバスもほかにやらせていただいてますけど、公共輸送産業として社会的な地位の向上のために、曲がりなりにもずっと頑張ってきました。ところが、今回、大阪の街、焦土化して、まさに今までの、我々、

それなりに行政のご指導をいただきながら努力してきたことが、今は水泡に帰していると。非常にもの悲しい気分ですな。

だから、そこに出ておりますように、今からあと3年たったら、62歳ですわ、乗務員さんの平均年齢。年金受給者ばかり、事業ということになってしもうて、公共輸送産業に対して、もう置いときますわ、座長、

以上です。長うなりましたな。きょうは私のところ担当でしたんでな。よろしくお願ひします。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、まずは、そちらから声が挙がったので、順番に。

【今村委員】 近畿運輸局の方から話がありました、企業内個人タクシーについてですが、規制緩和された場合に、事業主というのは最も儲けやすい方法の一つとして、リース制というのを導入してくる、その危険性がかなり高いということが、過去かなり議論になりました。規制緩和されたわけですが、当然、行政の対応としては、想定内のものとして、俗に言われるリース制、道路運送法第33条に規定されている名義貸しの禁止、これに必要な手立てをとってくるべきではなかったのか。

先ほどのお話を聞いていると、頭の整理をやっている最中であるというようなことを言われましたけれども、私たちの方に聞こえてきていますのは、法人タクシーですから、経営者と、そこで従事する運転手との関係では、雇用・被雇用の関係があり、当然、労働者としての取り扱いがされ、それに関連する諸法律というのが、当然遵守されなくてはいけないんですが、簡単に言いますと、労働者扱いを受けていない。個人事業者的な扱いになっている。そういうやり方そのものというのは極めて問題ではないかと考えております。

例えば、当然、そこには賃金という概念はないわけですから、一定のリース料プラス変動経費ですね。燃料代、車検その他を引いて、残りがその人の取り分という、非常に露骨なシステムになっております。自分の税金も、個人事業者として税務署に行っているようですし、それから、本来法人タクシーとして責任を持って集め、かつ納税をしなくては行けない消費税、これには全く関与していない。個人個人にさせているわけですね。個人個人ということになりますと、免税点が1,000万ですから、それを上回る売上を上げるといふ人たちはいませんから、結局は、そういうところでも脱法的な行為が起こる。運行管理も一切なされていない。

そういう事業というのが、なぜ今も放置され続けているのか。これはやっぱり局の対応としても早急に、そういうことができないような手立てというのを早いところやっていたらだかないと、そういうリース的なことがやれるんだとするならば、そういういき方でこの競争を生き残ることができるのであればということ、ほかの会社がそういうことに走るといふことになると、これは一層の混乱といいますか、大きな弊害をこうむることになるわけですね。

したがいまして、早急にこういう、企業内個人タクシーという方もありますし、オーナ

ーズ制度という言い方もしていますし、場合によってはリース制という言い方をしていますが、こういうところでの対応というのを直ちに行う必要があるのではないのか。そういうものを放置しておいて、一体どういう手立てといたしますかね。やっぱり運賃問題にしても、供給過剰の問題にしても、手が届かないところの論議になるのではないかという気がしております。

最後ですけれども、前回の第1回会議でも出されておりました歩合制賃金の問題ですね。厚労省との関係では、累進歩合制度の禁止ということで、一応法律違反という取り扱いではなくして、通達上廃止をしるということにとどまっている。今言いましたリース制の問題も含めまして、やっぱり働き方と賃金制度、あるいは、取り分の仕組みというんでしょうか、そこいら辺に対する手立てというのを、ひとつ大きな研究課題としてもやる必要があるのかなというふうに考えましたので、よろしくお願ひしたいと思います。

【山内委員長】 今、伺ってよろしいですか。

【各務近畿運輸局長】 今のご指摘ですが、一般論として申し上げますと、これまでも、例えば、個人償却制とか、企業内リース制とか、さまざまな名前のもとにいろんな制度があつて、それは、これまで随分議論があつた中では、とりあえず名義貸しではなくて、適切な雇用形態の一つであるということになってきておりますので、今回の話も、今おっしゃられたような、まさしくそれが事実であれば大問題なんですけれども、実際にはいろいろな契約書があつたりして、契約上は一応賃金が払われていることになっているとか、納税の議論は別として、我々に対する営業収支報告書はきちんと出ているとかという、さまざまな課題がございますので、我々としては、いろんな情報、通報を、今徐々にいただいている段階でございますので、そういったものを総合的に勘案して、実態がどうであるのか、どういうところにメルクマールを引いて、どういうことが証明できれば違法であるのかといったようなことをきちんと整理をしていかなければいけないと思つているということでございますので、当然、おっしゃられるような実態が事実であるとすれば、それは大いに問題である、こういうことであらうと思つております。

【山内委員長】 どうぞ。

【待鳥委員】 近畿運輸局長からご説明をいただきました資料の中で、少し見方を確認したいなと思つていますが、資料の2ページ、大阪府タクシー輸送実績の推移というところであります。それで、既存車両数と実働車両数が示されていますけれども、実働車両数は、本来であれば、需要が3割方減つている中で、減らなきやいけないのに、かえつて相当増えている、規制緩和以降、2割増えているというご指摘がされています。まったく市場原理と逆行した動きだなと。その中で、運転者数が増えないので、かろうじて実働車両数は7%の増加にとどまっています。そして、一番右側の1人1車当たりの運送収入を見ますと、バブル期からは3割方減つている。規制緩和以降でも、ほぼ1割減つているわけですね。

ここのところをご説明いただきましたかつたんですが、大阪で実働車両数も7%増えて、そ

して、総実車キロも6%増え、輸送回数も7%、ほぼ車両数の伸びと同じように、実車キロも回数も増えている。しかし、1人1車当たりの営業収入だけは1割減っている。ここに、大阪で言われる運賃戦争と言われるところの弊害が出ているのではないかというふうに思うんですね。

それで、運転者数が横ばいの中で稼働数が増えているということは、ここは勤務数も増やし、労働時間も延ばして稼働車両数7%増という実績を上げていると思うんですね。やっぱり運転者の労働はここできつくなっている。にもかかわらず、1人当たりの営収は下がっているというところで、無理をしながら、しかし収入は下がっている。営収が下がった分、これは賃金も大体ほぼ同じだけ下がっているはずでありますから、やっぱり過重労働を強いられながら賃金が下がっていくという、この現象をここから読み取る必要があるのではないか。ここのところの認識をぜひお聞かせいただきたい。やはり大阪で大阪運賃戦争と言われるような状況がこの事態を招いているんじゃないかなというふうに思ったのが1点であります。

それと、2点目には、先ほどかなり運賃競争が熾烈化したという中で、もともとから確かに関西圏では下限運賃をとる事業者があったり、値上げに同調しない、据え置きした事業者があったということはありますけれども、やはり規制緩和以降、一気に火がついたというふうに思うんですね。先ほど局長、小型中型の競争もあったということですが、これは違うと思うんですよ。運賃競争ではない。これはもともとの運輸省が決めた小型中型の車種区分に沿って、その中でのちゃんとした運賃設定がされていたわけで、小型と中型の競争があったわけではないですよ。特に、運輸省としては、もともと小型を増やそうということで、東京でも大阪でも、導入が目標まで示して奨励された経過があるので、それと運賃戦争とを絡めるのは、ちょっと問題があるのではないかなというふうに感じました。やはり引き金を引いたのは、規制緩和になって以降の5・5割引と言われる大幅な遠距離割引とか、あるいは下限割れの2キロ500円で通常より25%も低い運賃が導入されたことで火がついたのではないかなと、私たちはそういうふうに認識しているわけですね。そここのところも、ぜひ認識をお聞かせいただきたい。

3点目には、名義貸しの問題が指摘されていましたがけれども、企業内個人タクシーなどと、いろんな名前での事実上の名義貸しがやっぱりはびこっている中で、それが低価格の背景としてある。名義貸し形態だからこそ下限割れ運賃が可能ではないのかと私たちは考えています。事実上のリースだから、運賃は幾ら低く設定しても、企業側がリスクを負っていない。ワンコインみたいな下限割れ運賃の企業と、それから、いわゆる企業内個人タクシーなどと称している名義貸しの企業とがオーバーラップしているのではないかと、そこで成り立っているのではないかというふうに思っているわけですが、局長のご認識を聞かせていただきたいなと思います。

【山内委員長】 これは本格的に議論するのではなくて、事実関係を確認ということだから、その範囲内で。

【各務近畿運輸局長】 わかりました。

今お話のあった、まず第1点目の、1車当たりの運賃収入だけが減っているというのは、それはそのとおりだと思っております。1日1車当たりの実車キロとか輸送回数とかは、この前後でほとんど動いていない、ごらんいただいたとおり、全く同じでございますので、そういった意味で、同じだけの業務があるにもかかわらず、運賃の収入が減っているわけですから、基本的には運賃単価が低下しているからというふうに言わざるを得ないんだろうと思っておりますので、先ほど申し上げたときも、ですから、多分、5・5割を中心とした、そういった大きな割引というのは影響しているんでしょう、こういうふうに申し上げました。

ただ、過重労働だという議論については、これは過重労働になるのか、それとも、勤務形態を変えて、1車2人とか2車3人から1車1人にするとか、さまざまな工夫があるので、一義的に直ちにそうであるかどうかというのはわからないと思っておりますので、それは個別の議論としても、我々としても監査などでしっかりと調査をしていきたいと思っておりますのでございます。

それから、下限割れの運賃で、名義貸しだからその下限割れができるんだというお話がございましたが、ただ、現実には、規制緩和した当時も、540円で、先ほどちょっとご説明しましたが、三菱グループが現にずっと長い間下限割れの状態で事業をしておられましたので、そういった意味で、法人事業として下限割れ運賃で営業することが全く成り立たないというような予見を持って判断するというのは、なかなか難しいのではないかなと思っております。

ただ、いずれにしても、こういった経済状況の中で、さまざまな問題が今指摘されておりました、労働組合からも、また、事業者の皆さん方からもいろんな情報を寄せていただいておりますので、そういった入手した情報など総合的にきちんと検討して、我々としてしかるべく対応すべく努力していきたいと思っておりますということでございます。

【山内委員長】 それでは、関委員、どうぞ。

【関委員】 きょうの近畿運輸局と九州運輸局のほうからのプレゼンを聞いて、非常に新鮮な驚きと興味深い数字を示していただいたなというふうに感じています。幾つか印象と課題提起をさせていただければと思っております。

1つは、私どもはどうしても、車両が増加するというと、新規参入者のみが増加しているような印象というのが、新聞を読んで、私どもは消費者として見ていきますので、新聞からですと、新規参入組の車両が増えているんだろうというふうな印象でございましたが、今回お示しいただいた実態を見せていただくと、やはり既存事業者とも増加されているということになりますので、これは非常に驚きでございまして、ある意味では、既存の方も新規の方も増車という消耗戦に入っているんじゃないかなということになりますので、その消耗戦について、冷静に何十年もやられた皆さんがどうこれを判断して、今後経営していくかということとは、一つ大きい、興味深い方向ではないかなというふうに思います。

2つ目の視点は、増車されても運転手さんが増えていらっしゃらないということは、ある意味で、運転者さんのほうの飽和といいますか、一定の需要に合った形での運転手さんというのは供給されているというふうに見ますので、そういった意味では、増車そのものが悪いというような意味での実態の指摘というのは、これは当たらないだろうという形になるんですね。稼働していない車両が相当あるということになりますので、そうすると、今までのように、規制緩和後の増車が悪いんだということで、数が悪いということでこの問題を一元的に見ていくというのには、もうちょっと複雑な要因があるというふうになりますので、必ずしも、また元に戻すような、規制緩和から総量規制というところには絶対行くべきではないというふうに感じました。

3つ目は、逆に、規制緩和後の、特に近畿運輸局さんからの資料の中で、たくさんの方の運賃表ですね。A社、B社で言えば、何通りもの運賃表があるということは、逆に言えば、それぞれの経営者の努力であったり、経営方針だったり、柔軟な経営ができるということであって、それは、消費者から見ると、非常に喜ばしいというふうに思いますし、さらに、福祉タクシーを含めて、新規参入組を含めた新しいことができるというメニューもお示しいただいておりますので、そういった意味では、大量輸送ということではなくて、小さいけれどもニッチなすき間、もしくは、弱いところに足として、もしくは安心安全の輸送手段としてご参入いただけるという経緯を含めれば、新規参入というところについては、やはりしっかりと見ていくべきだろうというふうに思います。

あとは、もう1つ重要なことは、長年の輸送量というんですか、平成7年から、資料4でいただいた2ページにあります総輸送量というものがここまで激減している原因というのを分析いただけていないように感じるんですね。今回のヒアリングも、全くお客様のほうからのヒアリングがございません。つまり、供給側からだけという形になりまして、実際にこれを使っていく方々が、ここまでお客様が減る原因というものをもうちょっと意見を聞いていただいたり、分析をいただくことによって、今回の問題の逆方向からの視点をぜひ加えていただきたいなというふうに思います。

なぜある意味で減っているのかというのは、感覚で言うと、今の物価からすると、タクシーの運賃が高いのではないかというのが、正直なところ、まだあるのではないかというふうに思っておりますので、そういった意味では、車両数、それと、運転者数、長時間労働という視点も必要ですけれども、お客様が求めているものが何かということ进行分析いただかないと、なかなか解決策は見つからないのではないかなというふうに感じました。

以上です。

【山内委員長】 1点だけ、今、消費者のほうからのヒアリングがないという件については、ちょっと事務局と相談して、そういった情報をどうするかということについて考えさせていただきます。

【安部委員】 各務局長の資料を大変おもしろく拝見いたしまして、特に18ページの資料は、随分苦勞されて作成されたのではないかと思います。多くの点で、私も大阪にお

りますので、認識は一致する点がございまして、やや今後の論点を深めるということで申し上げたいと思います。

1つは、今、新規参入事業者の評価の問題で、少しこれはどうかというご意見もあったのですが、重要な論点だと思います。きょうご説明のあった範囲で、大阪の事情について言いますと、私も局長と同じような認識を持っています。つまり、公正競争が担保できないような状況になっている。そこが問題で、そこを少し何らかの形で歯止めをかけておかないとまずい、という認識を持っております。監査もよくやっているというふうにおっしゃっていたのですが、今の運輸局のスタッフ数から言えば、確かによくやっておられると思うのですが、対象事業者の数から言いますと、今の局のスタッフ数ではとても足りません。かといって、スタッフの数を増やすなんていうことをやると、これは行政改革に逆行します。そうしますと、事後監査の手法だけで果たして物事が解決するかというと、私はそう思っておりません。私の持論なのですが、規制緩和で水道の蛇口を緩めたわけですが。それはそれで、新しい有能な事業者が入ってきて、業界が活性化すれば、水道の蛇口を緩めた効果もあるのですが、私の見るところでは、水がじゃじゃ漏れ状態になってしまっている。やっぱりこれは問題で、水を出してもいいのですが、やっぱりフィルターをかけて、最近浄水器がはやっているのですが、浄水器のフィルターをかけないといけません。大阪で起こっているのは、汚れた水が入るようになって、タクシー市場というコップの中の水が濁り始めた状況があるのではないかと。これが、事故率の高まりですとか、先ほど写真で示されたような状況に結びついているのではないかと考えています。

確かに、すべて新規事業者だけに問題があるということではないのですが、やはり新規事業者のところに特に集中的に問題があらわれてきています。その問題をどう考えるかというのが一つのかぎだろうというふうに考えております。規制緩和で参入の最低基準が10両になったのですが、会社として事業を継続しようとするれば、間接費も要りますし、運行管理者も置くとするれば、10両程度の車両で、果たして間接部門の経費までを確保できるような収入が確保できるかというところが難しいだろうと。そのことが、ご指摘のあった駐車場の問題などいろんな問題に波及しているのだらうと思います。この10両ということが適正かどうかも含めて、もう一度考え直す必要があるのではないかと考えています。

既存業者が増車にはしるというのは、この理由は私ははっきりしていると思っております。1台当たりの収入が落ちていきますから、会社全体として従前の営業収入の水準を確保しようとするれば、歩合給のもとでは、増車をして、たくさん台数を増やせば、総額としては以前と同じ水準の営業収入が確保できます。それで、既存業者も増車を行うわけですが、したがって、この問題は歩合給制ともかかわっています。

この歩合給制度のもとで、1台当たりの営収が落ちることで、ドライバーの労働条件が悪くなっているわけですね。そうすると、30代、40代のドライバーは、この給料では生活できません。で、どうなるかというと、だんだんと高齢化をしてくる。事業者のほうは、例えば、嘱託という形で高齢者を雇えば、社会保険料の負担も要りませんから、会社

の経費減になるということの中から、高齢層のドライバーが実は増えていく。結果として、若い新規のドライバーが入って来れないという構造に実はなりつつあるわけですね。非常に悩ましい問題で、その辺をどう考えるかということだろうと思います。

タクシーの市場が縮小しているのは、これは何も日本だけの話ではありませんで、モータリゼーションが成熟して、特に都市で公共交通手段が発展してくれば、どの国でも共通してタクシーの市場は縮小していますから、問題は、この中でどういうタクシーの将来像を描くのかということではないかと思っております。

あと1点、運賃は、先ほど待鳥委員も言われましたが、私もちょっと局長の認識とは違っていて、確かに大阪の業者は変わった人が多いのですが——坂本社長、どうもすみません。ちょっとそれとは別の問題ではないかなと思っています。三菱タクシーの裁判の際には、近畿運輸局は、あの当時は同一地域同一運賃の原則を頑強に守ろうとされたわけですから。大阪には局長指摘のような土壌があるかもしれませんが、それは規制緩和とはまた別の問題ではないかと思っています。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございました。

【富田委員】 時間がもう大分なくなってしまうので、もうあと2時間ぐらい欲しいような気がしますけれど、一言、事業者の代表としまして意見を述べさせていただきたいと思っております。

先ほど近畿の局長のほうからご説明がございましたけれど、大阪という地区で、もう40種類以上の運賃があるということは、世界的に都市でそういうところは1カ所もないですね。何が起きているのかというのは、もう何年も続いているわけです。これが放置されているわけですね。何も解決されずに放置されてきている。これでいいのかという問題が、私は非常に疑問に思うんです。そういうことで、この辺もこの審議会で検討していただけたらなと思っております。

それから、先ほど三浦委員のほうからお話ししたのは、大気汚染の話をしているわけで、これは台数の問題を言っているわけでございますけれど、先ほど近畿運輸局のほうから出てきた8ページのこの写真を見ますと、本当に異常な写真なんですね。それから、この御堂筋の写真は異常だと私は思っています。それから、新幹線に間に合わないで、高速道路に乗る坂の途中からずっと駅まで車がいっぱいだと。これも尋常ではないと思うんですね。あまりにも、運賃問題も台数の問題も異常なことが大阪で起きている。それで、このままでいいのかということだと私は思います。

それで、私はこれを見ていまして、東京も、日本中そうなんですけれど、何しろむだなタクシーがもうあふれている。それで、地球の温暖化問題を起こしているというふうに見て構わないのではないかなと。自分の事業を、この点が悪いんだよというばかりはいないんですけれど、やはり我々の産業が動かしている車の数というのは、もう25万台を超えているんですね。それが、もう2割以上もむだな車が走り回っているということになります

と、これはやっぱり地球温暖化に問題があるんじゃないかな、影響するんじゃないかなという感じがいたします。

そういうことによりまして、安全とか安心とかいうのを脅かされて、事故も多くなる。それから、渋滞問題も起きている。それから、交通公害もあちこちでいろいろ起きているというような実態が今起きております。そういう意味では、やはりタクシーというのは、もっと効率よく動かすことを考えなくてはいけないのではないかなと。今、政府のほうでも盛んに言っていますけれど、生産性を上げろとか、効率よくやれとか、生産力を上げろとか言っていますけれど、やっぱりあまりにも非効率すぎる。ですから、競争原理を貫いてやるんだ、市場原理が大事だと言って、それでは地球温暖化のほうはどうでもいいんですかと。それから、その非効率の面はいいんですかということには、私はならないと思うんですね。

ですから、この6年間ぐらい、いろいろ実験をやったわけですね。その結果が、現在のような状態が起きているので、やっぱりこれは直さなければいけないのではないかなという気がいたします。そういう意味で、市場原理がすべてに優先していくのか、地球温暖化問題も無視してやっていっていいのかということが、私は大きな問題ではないかなと思います。

それから、もう1つ、関委員のほうからお話がありましたけれど、おっしゃることは、ある部分は非常に正しいことをおっしゃっているんですけど、ちょっと業界のほうのお話を聞いていただければと思うんですけど、既存業者が増車をみんなしているというお話がありましたけれど、人間たくさん集まりますと、大体5%か10%ぐらいは、おかしな人っているんですよ。それで、この業界も、1万人ぐらい既存の業者が、新免も入れて1万人ぐらいいるんですけど、その1割とか、そこまでは言いませんけれど、本当に数%のマイナーの人が、いろんなことをやっているんですね。そのうちの人が増車をしているというので、私どもも既存業者ですけど、非常に困っています。そういうことで、既存業者全部でやっているのではないということだけご承知いただければと思います。

それから、台数の規制をするべきでないというお話がありましたけれど、台数があるということは、乗務員さんがいなければ動かないのかというと、そうでもないんですね。乗務員さんの動かし方によって、幾らでも動かし方はあるんですね。ですから、1人1車で全部動かしてしまえば、全部の車が動いちゃうというようなやり方もあるんですね。それから、忙しい時間帯に集中して車を動かしてしまえば、御堂筋がまだ3車線で1車線空いていると。ですから、4車線全部埋まっちゃうということもあり得るんですね。新宿の靖国通りでもそうですけれど、同じような状態が今起きているわけですけど、やはり一概に台数はいいんだということは言えなくて、乗務員さんが今集まらないというんですけど、これ、給料を毎月50万取らせるよと言ったら、幾らでも集まってくると思います。今、給料が安いから集まらないだけで、もう50万取らせるようにして、労働条件をよくしてやろうと思って賃上げをしていただいたわけですけど、これ、どんどんよくなりま

すと、どんどん乗務員は増えてきます。そうしますと、車が台数があふれてありますから、これが全部動き始めると。そうなる、やっぱりどうするんだろう。台数の制限もやっぱりしなくてはいけないんじゃないかなという気がするんですね。

そういうことで、台数の制限を私はやる必要があるのではないかなと。それで、制限が3%とか5%じゃなくて、私は20~30%削減できるのではないかなと。それによって、効率的な運営ができるのではないかなというような気がします。それで、乗務員さんもそれなりの報酬も得られるというような気がいたしますので、台数制限は絶対反対とはおっしゃらないで、もうちょっと考えていただいて、最後まで、この審議会が続く間、ぜひひとつお考えいただければと思っております。

それから、お客さんが減っている理由は、モータリゼーションとか、都市交通の整備とか、いろいろあるんですけど、やはりバブルのときの需要と今の需要とを比較して私どもはいろんなお話をするんですけど、そうでなくて、もう現在が普通なんですね。バブルが異常だったんですね。ですから、現在が普通だということで、すべて需要と供給をいろいろと比較していくということも、私は大事なのではないかなという気がしますので、よろしく願いいたします。

【山内委員長】 松田委員、どうぞ。

【松田委員】 まず、本省の事務局に伺いたいんですけど、いただいた資料の5ページで延べ実在があつて、6ページで延べ実働になって、7ページで延べ実働になって、8ページで延べ実在になって、表を見ると、多分、これで正しいんでしょうけど、普通、順番だと、実在、実働、実在、実働といきそうで。間違っていないですね。大丈夫ですね、これ。

【藤田旅客課長】 すいません、私の手元にあるものは、実在、実働、実在、実働となっているんですが、そうなっていませんか。

【山内委員長】 なっていません。

【藤田旅客課長】 失礼しました。ページの振り間違いがあつたんだと思います。7ページは実働になっていますでしょうか。

【松田委員】 7ページは実働で、8ページが実在。

【藤田旅客課長】 すいません、軸の項目の表示が間違っておりまして、右肩のタイトルをごらんいただきたいと思います。すみません、右肩のタイトルのほうが正しい表示でございます。

【松田委員】 わかりました。

それから、オブザーバーで厚労省の方がいらっしゃるようですけれども、労働省ですか、厚生省ですか。

【平塚室長】 厚生労働省です。

【松田委員】 ご担当はどちらの。

【平塚室長】 労働でございます。

【松田委員】　そうですね。それで、私、退出すべき事業者の中で、他省が管轄する法令を守らない人も、退出要件にするというのが一番早いかなという気がして、おそらく業法では他法令を使ってというのは難しいんでしょうけれども、先ほど例に挙げた、いかにも消費税逃れの手法、これはおそらく目に余るようになれば、税務当局がやると思うんですね。あと、労働基準法とか、あるいは年金・健保の未納の問題、これらも十分処分の対象になるんだと思います。

それで、対事業者に対して、社会保険の支払の監視は、旧労働省はまだまじめなんですけれども、旧厚生省の年金と医療保険の部分はもう全く話にならないぐらいなんです。ですから、旧労働省の方だけではなくて、年金と医療保険の担当者の方もこういう場に来ていただいて、そっちのほうから締めるというか、そういうことが大事なのではないかなというふうに思います。

それから、実際に2月1日に新ワンコイン交通というのを許可取消されたわけですね。これは、訴訟を起こされたりとか、そういった可能性は今後どうなんでしょうか。

【各務近畿運輸局長】　これは、多分、訴訟はないと思っております。

【松田委員】　以上です。

【山内委員長】　よろしいですか。

下谷内委員、どうぞ。

【下谷内委員】　1点ばかりお願いしたいんですが、近畿運輸局長さんがお話しになりました監査について、取組については、書かれているのを見ましたら、とてもよろしいかと思えます。先ほどもどなたか委員の方からご意見がありましたが、監査の内容につきまして、上がってくるものの悪質違反とか重大事故等と書いてありますけれども、やはり先ほど契約書面が全部そろっているとか、そういうきちんとした書類上のものについてだけということでおっしゃられたかと思いますが、人員が少ないからそれはなかなか大変だろうけどというご意見もありましたんですが、できれば、その監査というところは、やはり私ども消費者にとっては一番国の力を信用するところでもありますので、監査につきまして、書類上だけではなくて、人手をできるだけ入れられるとか、あるいは、民間のほうで何かできるかとか、そういう形で、監査をもう少し充実していただければ少しは違うのではないかなというふうに思っております。

それから、増減車のことでございますが、9ページの、これは国交省のお示しいただいたものですが、増減車を見ますと、減車も確かにあるんですが、その分、ちゃんと増車をされているわけですね。一方、近畿運輸局お示しのところで拝見しましたら、70%ぐらいが実働しているということと、先ほど委員の方もおっしゃられましたが、20~30%は動いていないように、間違っていたら申しわけないんですが。そういたしますと、近畿運輸局長さんにご説明いただきました各県のタクシーの輸送実績を拝見いたしますと、大体70%ぐらいが実働ということと、先ほどの増減車を見ますと、あまり増減車のところがそれほど数字的に変わらない、既存のところでもそうなんです、変わらないとするな

らば、その30%で実際に動いているということで、なおかつ、日収についてがそれほど上がっていないということでありますので、その増減車をプラス・マイナスするとゼロになります、そうすると、もともと既存のもの70%しか運行をしていないというのであれば、はじめから増車ということではなくて、30%の減車をもって日車営収も上がるのではないかなと思います、いかがでしょうか。

【各務近畿運輸局長】 私がお答えするのは適当かどうかよくわかりませんが、実働率自体は、それぞれの会社ごとに違っておりますので、実働率が低いからといって、必ずしも全く遊んでいるのか、それとも、さっき労働側の委員のどなたかがおっしゃっていましたが、1人1車制で、1人の運転手が1つの車を持ちきりにすれば、1週間のうち2日休めば、それだけで60%ぐらいの実働率になってしまいますから、そういう意味で、車の動かし方にもよって変わるので、一概には言えないんですが、一般論として言えば、昔は実働率は80%から90%ぐらいで回っておりましたので、そういう意味で、余っている車両があるのではないかなということだと思っています。

そういった意味で、我々としては、先ほどのご説明のときに申し上げたように、車両が余っているのであれば、積極的に減車をして、それで経営資源を節約するという、消費者利便に還元すべきではないかなというようなことを申し上げているということです。

【下谷内委員】 先ほど1台の車の2人体制の表がございました。A社、B社、C社とあって。そのところと、低額の運賃の——近畿さんにおける18ページでございますが、これを拝見いたしますと、低額のD社、E社のところは、要するに、午後から夜間のところなわけです。A、B、C社さんというのは、そのところは割合真っ白でございますよね。この低額の方たちが、ここを運行するというのは、ここが収入が得られるからだろうと思います。先ほどもそのようなご説明であったかと思えます。

そういたしますと、はじめから収入が得られると思われるところが真っ白になっているというのは、いささか解せないもので、先ほどの30%の減車とあわせて、これはやはり経営努力にもかかわるのかな。そういうご指導というのはいかがなんでしょうか。

【各務近畿運輸局長】 申しわけありません、きちんと説明できなかったもので、改めて説明をさせていただきますと、タクシーの運転手の場合は、毎日出勤だと13時間まで拘束されるということになっております。それに対して、隔勤で1日おきで出勤するというと、21時間まで拘束ができることになっております。したがって、そのA社、B社、C社は、それぞれの時間帯に順番に出てきて、それから、多分、一番早い、例えば、3時、4時に出てきた人でも、夜のところまで仕事をしているということでございます。空白のところは、ここで出勤してきている人がいないというだけであって、それぞれの人数が、その時点から十何時間とか二十時間とかずっと重なって働いておりますので、したがって、A、B、C社ですと、1日24時間、ほとんど一定台数が必ずサービスが供給されている体制になっているということでございます。

これに対して、D社とE社は、17時台とか20時台とか、ここからしか出勤しておりませんので、これから最大でも13時間ぐらいしか働かないということでございますから、当然、明け方には戻ってきてしまって、それで、日中はこの車は動いていないという意味で、一番お客さんがいて、多分稼ぎがいいであろう夜の時間帯に集中して仕事をしているのではないかとと思われる、こういう資料でございます。

【山内委員長】 すいません、お約束の時間を過ぎておりますが、それでは、手短に。藤井委員が今ご発言、それと、原委員。すいませんけど、お三方、手短にして、10分ぐらいまでに終わりたいと思います。どうぞ。

【藤井委員】 では手短に。いろいろと申し上げたいことはあったんですが、全部はしよりまして、簡単などころから申し上げますと、おそらく、タクシーの会社には主な仕事は3つあって、1つは、サービスをきちんとお客様に提供する。これは経済的な市場のプレーヤーとしてちゃんとするという。2つめは、その街を助けたりとか、風格とか地球環境問題とかの社会的責任を果たす。これは、経済学的に言うと、外部経済とか外部不経済とか、そこをきちんとすると。それと、3つめは当然ながら、企業の経営者たるもの、ドライバーとドライバーの家族を守る。これは、社会学的に言うと、企業組織で基本的な3つの仕事やと思うんですね。

今起こっているのは何が問題かという、どこかのわけわからんやつが金もうけたいさかいに、自由化のところを入れてきて、この3つの仕事をろくにせんと、ドライバーにむちゃくちゃ働かせて、お金をもうけて、どこかでビジネスをやっている程度もうかったら退出したらええわと思ってるやからがどれぐらいおるかということなんやと思うんですよ。（今おっしゃった5%とかという話もありましたけど）、そういうやつがどれぐらいおるかというのがわかるような資料をぜひ調べてほしいと思います。

これを経済的な指標でどうやって求められるか、いろいろ考えたんですけども、例えば、「とにかく運転手に不当な重労働をさせているくせに、結構もうけが上がっている」とかいう会社ですね。それから、外部不経済をどれぐらいやっ取るかというのは、これはなかなか難しいですけど、例えば、運輸局での罰則等の点数が悪い会社とかいうことである程度分かると思います。ぜひそういう客観的な指標を使いながら、そういうよろしくない会社がどれぐらいいて、しかも、既存の会社の中でのそういう割合と、新規の会社の方のそういう割合とでどれぐらい違うのかを把握して、もし新規の会社の方にそういう悪いやつがぎょうさんおるんやとしたら、だから、やっぱり新規の参入のさせ方をちょっと考えていかんとだめなわけですね。それをぜひお願いしたいなと思いました。

以上です。

【山内委員長】 では、どうぞ、原委員。

【原委員】 きょうの議論の中でも出てきている企業内個人タクシーという名称、これはさきのタクシーサービスの将来ビジョン小委員会の中でも申し上げたんですが、不適切な名称なので、使ってもらいたくないということを前回にも申し上げたんですが、皆さん

のほうで、個人タクシーというものに対してのご理解がちょっと足りなかったのかなと思っております。

ご承知とは思いますが、個人タクシーは、一定の資格を有しないと、二種免だけでは営業できない。当然、記述試験も法令試験もそれぞれクリアして、一番問題になるのは、おおむね人口30万の都市の条件、そして、なおかつ、流し営業地域、ここで初めて個人タクシーは認められるという状況でございますから、今言ったように、企業内個人タクシーというのは、あまりいいネーミングと聞こえてこない、悪い代名詞というような感じで聞こえてきますので、あのおときも、実態に即した名称を使っただきたいということをお願いしているわけございまして、私どもとしても、その点、ぜひ今後気をつけていただきたいなというのがまず1つございます。

それと、労働環境については、我々個人タクシーですと1人1車制ですので、1車1人の法人と、ちょっとそここのところは違うんですけれども、当然、24時間以内で仕事をするという関係になりますと、効率のいい時間帯をどうしても選びがちになります。こういったことで、やはり法人業界は、少なくとも24時間体制を組むということであれば、やはり2.5人とかいう労働を確保する。こういったことから考え合わせれば、やはりこの業界全体の問題として、我々業界としても考えていかなければならない問題、いわゆる他産業から若い人が流入しやすい環境、これは一番大切だというふうに思います。

いずれにしても、これから論議をいろいろと深めていくと思いますが、それには、まず論点を絞り込む必要があります、そして我々、専門委員としてご意見を求められれば、それに答えられるよう準備してきておりますので、その点はぜひ、進めていく上において、きちんとテーマの絞り込みをお願いしたいなというふうに思っているところです。

以上でございます。

【山内委員長】 ありがとうございます。名称については、若干考慮させていただきたいと。

どうぞ、ご自由に。

【小塩委員】 もう時間が過ぎていきますので、簡単に申し上げます。

やっぱり私が一番疑問に思うのは、これだけ超過供給なのに、さらに増車をする業者が、既存、それから新規参入それぞれにおいてあるということなんです。これは、やっぱりどう考えてもおかしいわけです。おそらく業者の方々にとっては、そう行動するのが一番いいということなんでしょうけど、それが全体の首を絞めているということです。これは、先ほどから市場原理のお話がありましたけど、市場原理が機能していないということの意味するのではないかと思います。

それから、もう時間はないんですけど、次回は事業者の方々がいらっしゃるということですので、ぜひ、どういうふうな理由で、増車されていない方もいらっしゃると思うんですけど、例えば、価格競争とか、あるいはサービス競争に行かないで、増車に向かうのかというのを、ぜひ説明していただきたいと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

司会が不手際で、予定の時間を過ぎておりました、ご発言いただかない委員もいらっしゃって、大変恐縮でございますけれども、時間的な問題もありますので、この辺で議事は終了させていただこうと思います。また次回もございますので、言い残した点は、そういった点で補っていただければと思います。

最後に、事務局のほうから何かご連絡はありますでしょうか。

【阿部企画官】 本日机に置かせていただきました青いファイルは、そのまま置いておいていただければ、次回もまたセットさせていただきたいと思います。

それから、メールを先日送らせていただきましたが、4月から6月までのワーキンググループの日程調整をさせていただいております。まだご回答いただいていない方がおられますので、早めのご回答をお願いできればと思います。

それから、前回の議事録もメールで送らせていただいておりますので、修正等ございましたら、こちらも早めに事務局のほうにご連絡いただきたいと思います。よろしくお願ひします。

以上です。

【山内委員長】 どうぞ。

【各務近畿運輸局長】 時間が押しておりますのに恐縮でございます。先ほど安部先生のお話の中で、いろいろとご指摘いただいたことは、十分我々としてもしっかりと取り組みたいと思いますが、最後、1点だけ、三菱の運賃却下の訴訟は、あれは私も訴訟の当事者でございましたので、詳細を十分理解しておりますが、あれは、同一地域同一運賃の訴訟ではないので、その点だけ、後できちんとご説明しますので、ご認識を改めていただければ幸いであると思っております。よろしくお願ひいたします。

【山内委員長】 それでは、ご熱心にご討論いただきましてありがとうございます。これにて終了ということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —