

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8回）

平成20年7月3日（木）

【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8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。本日でございますが、佐藤委員、宮下委員、小塩委員、それから原専門委員がご欠席とのご連絡をいただいております。出欠名簿には原委員がご出席となっておりますが、欠席ということでございます。失礼いたしました。

それから、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、クリップを外していただきますと、議事次第に続きまして、配付資料一覧。それから資料1として委員名簿と出欠名簿。資料2として配席図。資料3で、主な議論という3枚物でございます。資料4として、これも、これまでの主な議論という縦の紙でございます。資料5として、「タクシー問題についての現時点での考え方（概要）」という2枚物。資料6として、「タクシー問題についての現時点での考え方」という縦の紙でございます。それから、資料7として、参考資料の束でございます。ご確認願います。

それから、最後に配らせていただきましたが、全国ハイヤー・タクシー連合会から資料の提供をいただいている冊子でございます。よろしゅうございましょうか。

それでは、以後の進行を山内委員長にお願いしたいと思っております。撮影はここまでとさせていただきますので、ご協力をよろしくお願い申し上げます。

【山内委員長】 それでは、早速でございますが、議事を始めたいと思っております。本日は、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。

きょうの議事ですけれども、ご案内のように、中間的な取りまとめということでありませう。これまで7回ワーキンググループをやってまいりまして、それらの審議を踏まえて、今回、中間的な整理を行うということになったわけでありませう。

中間的な整理ということですが、前回のワーキンググループのときに、本田自動車交通局長から、次回は国土交通省としての現時点での考え方を示したいと、こういうご発言をいただきました。したがって、これまでの議論の整理と、それから現時点での国土交通省の考え方を伺った上で、我々はそれを踏まえた審議をすると、こういうことでもあります。これをもって中間的な整理というふうにしたいと思っております。

それでは、早速でございますけれども、これまでのワーキンググループの議論を整理したいと思っておりますので、事務局からご説明をよろしくお願いいたします。

【藤田旅客課長】 お手元の資料3と資料4、これがこれまでの主な議論として整理したものでございます。資料4のほうは、各回ごとに、少し詳細に主なご意見を事務局で整

理させていただいたものであります。資料3のほうは、これを項目ごとに分類をいたしまして、少し簡単な要約的な整理をしたものでございます。本日は、この資料3のほうをごらんいただきたいと思っております。

資料3が文章で整理しておりますので、朗読をさせていただきます。

【阿部企画官】 それでは、私から朗読させていただきます。資料3をごらんください。よろしいでしょうか。

交通政策審議会「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」におけるこれまでの主な議論。

1.主として構造的問題、全般的問題に関する事項。

○供給過剰の中でさらに供給が増える、多くの地域で運賃が上限に張り付くなど、タクシー産業の市場の構造そのものに問題があるのではないかと。

○地域ごとの状況に応じた制度が必要。

○タクシー市場が傾向的に縮小する中で規制緩和が行われたことにより、タクシー市場やタクシー産業が持っていた構造的な問題がさらに深刻化した面があるのではないかと。

○タクシー市場の縮小はモータリゼーションの進展、都市の交通網整備に伴い、各国で生じている現象であり、その中でタクシーのあり方を考える必要があるのではないかと。

2.主として地域社会における役割に関する事項。

○タクシー事業に対しては、地域の雇用を支える産業、中小企業主体の産業としての側面への配慮も必要。

○地域のモビリティの確保という点にも目を向ける必要がある。

○総量規制や減車促進の法整備ではなく、地域の取り組みによってタクシー事業の活性化を図るべき。

3.主として経営者の努力・利用者サービスに関する事項。

○高齢者等多くの利用者が安心、安全に利用できるサービスが提供されれば需要も回復するのではないかと。流し市場だけでなく、電話呼び出しへの対応も含めて運賃のあり方やサービスのあり方を考えるべき。

○サービス改善による顧客獲得、経営改善の実例もある。総量規制よりもサービス向上の努力こそが業界には求められる。

○タクシー会社には、運送サービスの提供のほか、地域社会への責任、従業員の保護などの役割があるが、規制緩和後はこうした企業としての基本的役割を果たさない事業者が増えているのではないかと。

4.主として車両数、需給関係に関する事項

○1台当たりの売上が減る中で、歩合制給与を前提に会社としての収入を確保するために増車が行われるという構造があり、増車抑制のためには台数規制が必要。

○現在の運転者の悲惨な状況を放置することは社会正義に反する。状況の改善のためには、社会的規制の強化のほか、何らかの方法により台数の適正化を図るしかない。

○タクシー事業では、供給過剰に伴い運転者の賃金が低下し、その賃金を上げるために運賃が上がり、利用者の負担が増すという現象が生じている。利用者の利益を確保するためには、何らかの台数規制が必要。

2ページ目です。

○タクシー事業の現状は、共有地において、各個人が利潤動機に基づき羊の放牧数を増加させた結果、共倒れに終わったという「共有地の悲劇」を想起させる。これは市場原理とは別の原理であり、何らかの台数制限を議論しなければ解決しないのではないかと。

○台数規制の復活だけでは、タクシー事業の構造的な問題は解決されない。産業構造の問題や公共交通としての位置づけ等の議論を根底からすべき。

○歩合制賃金等の業界の構造問題を温存したまま台数規制を行っても、利用者にとってメリットはない。

○運転者には職業を変える自由もあるので、仮に現在の労働条件が悲惨だとしても、それを理由に需給調整規制に戻ることが適切な判断かどうかは疑問。

○環境問題、渋滞問題の視点からも、過剰車両の解消を考えなければならない。

○臨時的な法整備により、共同減車の促進等の仕組みを作るべき。

○緊急調整地域等の供給過剰対策について、地域が関与する仕組みを考えるべき。

5.主として運賃に関する事項。

○運賃の多様化は新たな需要獲得にはつながらず、無理な競争を通じて、労働条件の悪化、産業の疲弊を招いている。

○低運賃での経営には、違法・不適切な経営を前提としたものも少なくなく、また、過重労働と賃金の低下、安全輸送の確保への不安・懸念をもたらしている。

○歩合制賃金を背景に、運賃水準の低下が賃金の低下に直結している。労働条件の維持のためには適正な運賃水準を維持するための規制が必要。

○現在は下限割れ運賃を安易に認めており、もっと規制を強化すべき。

○タクシーの利用者の公平性の確保のためには、同一地域同一運賃が望ましい。

○運賃の多様性は経営努力の結果であり、利用者にとって選択制が増すことは望ましい。

○消費者側から見て、運賃が一定であることを肯定する根拠はない。サービスと価格に多様性があってもよい。

○上限規制は利用者にとっても安心感があるが、下方硬直性のない運賃制度にすべき。

○人件費が70%を占めるタクシー事業において、経営効率化の余地は限られており、総括原価方式以外の方式は考えがたい。

3ページ目でございます。

6.主として悪質事業者の排除、質の確保に関する事項。

○企業内個人タクシー、名義貸しと言われるような形態では、過重労働や競争条件の不均衡が生じており、こうした形態の排除を図ることが必要。

○規制緩和に伴い安全やサービスの基準も引き下げているが、こうした面はきちんと規制

すべき。

○質の劣る事業者の参入が進んでいる。最低車両台数、施設基準など参入の基準は厳格化すべき。

○事後チェックのみですべての事業者を適切に監督することは困難。参入や増車の要件など事前チェックを厳格化し、不適切な者を事前に排除する仕組みが必要。

○規制緩和自体は悪ではない。利用者のためにも、新規参入の道は閉ざすべきではなく、新規参入事業者を問題視する考え方には反対。むしろ不適切な事業者を排除する規制こそが必要。

○タクシー事業の活性化のためには、総量規制ではなく、質の規制を強化すべきであり、ルールを守らない事業者の退出促進を図るようすべき。

#### 7.主として運転者の労働条件や資質に関する事項。

○労働条件の低下に伴い、若年労働者が入ってこれられない状況になっており、将来のサービス維持に不安が生じている。こうした観点からも運転者の労働条件の改善が急務。

○運転者の労働条件は、賃金制度の見直しでは改善せず、結局、需給バランスの改善によるしかない。

○増車や運賃競争が自由な中で労働条件の改善を図ることは困難。台数規制と運賃ダンピング規制をあわせて実施すべき。

○最低賃金、社会保険等労働条件に係る法令違反について、事業者にペナルティを課す仕組みも検討すべき。

○歩合給により経営上のリスクが労働条件に結びついている。労働市場や労務管理のあり方についても議論が必要。

○タクシーの労働実態を踏まえれば、歩合制賃金には一定の合理性を認めざるを得ない。

○必ずしも歩合制が合理的とは言えない。GPS等による労務管理も可能であり、賃金だけで労務管理を行うという発想は安易。

○賃金制度は基本的に労使自治の問題であり、国の規制にはなじまない。

○タクシー運転者の国家資格制度など、運転者の資質を維持・向上するための何らかの仕組みの構築が必要なのではないか。

以上でございます。

**【山内委員長】** ありがとうございます。ただいま、事務局から、これまでにご議論いただいた内容を整理したものを読み上げていただきました。まずは、このようなご意見でよろしいかどうかについて、少し議論したいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。何か、ここは自分が言ったんだけど違っているとかですね。特によろしいでしょうか。

それでは、こういった意見の整理ということを前提として、先ほど言いましたように、現時点での国土交通省の考え方というのを伺いまして、そしてまた議論をしたいと思いません。では、ご説明のほう、よろしくお願いたします。

**【藤田旅客課長】** 資料6が、「タクシー問題についての現時点での考え方」という文

書の本文でございます。資料5がその概要、資料7がその参考資料という構成になってございます。この現時点での考え方、資料6でございますけれども、これはあくまで文字どおり、これまでのご審議を踏まえて、現段階で国土交通省の考え方を整理したという趣旨のものでございます。したがって、このワーキンググループでご了承いただくとか、必ずしもそういう趣旨ではございませんで、今後8月以降、具体的な制度のご議論に入っただけに、1つのたたき台といいますか、材料としてこれを取り扱っていただくと、こういう趣旨のものと理解をしております。したがって、名義も「国土交通省自動車交通局」という名義で整理をさせていただいております。これにつきましても、資料6について読み上げさせていただきます。

【阿部企画官】 それでは、私から読み上げさせていただきます。資料6をごらんください。

表紙をめくって、1ページ目が目次でございまして、2ページ目から読み上げさせていただきます。

#### I. タクシーの役割と検討の視点。

○タクシーは、年間21億人の輸送を担い、各地域の経済、社会、日常生活を支える公共交通機関である。

○タクシーは、地域に密着したドア・ツー・ドアの少量個別輸送を担う公共交通機関であり、面的に移動するため、鉄道や路線バス等とは異なり、機動性や移動の自由度が高く、また深夜も利用可能であるなど、利用者の個々のニーズに柔軟に対応可能という特長を有している。

○タクシー事業は、その大半が中小企業である地域産業である。

○タクシーの運転者等の従業員は、タクシー事業から生活の糧を得る労働者であり、その地域の勤労者である。

○タクシーは、他の自動車や歩行者とともに公共の道路空間を使用する社会的存在である。

○タクシーに関する検討に当たっては、公共交通機関として利用者に良質のサービスを提供するという視点はもとより、産業としての健全性、労働者の生活確保、地域社会への貢献等の視点から、すべての関係者にとって望ましい姿を探求する必要がある。

#### II. 現状の問題点

##### 1. タクシー事業の疲弊（収益基盤の悪化）

○タクシーの輸送人員は、多くの地域で年々減少し、収入も減少している。一方で、燃料費をはじめとする経費は増加している。

○歩合制給与を背景として、収入の減少に伴い人件費が減少しているため、表面上、タクシー事業の収支は維持されているが、上記のような経営環境の結果、実質的にタクシーの収益基盤は悪化している。

##### 2. タクシー運転者の労働条件の悪化

○タクシー運転者の賃金等の労働条件は、長期的に悪化傾向にあり、他産業に比べて、極

めて低い水準となっている。

○賃金の低下は、収入を確保するための長時間労働等を通じて、安全性やサービスの低下の要因となる。

○低賃金の結果、若年者がタクシーの運転者として家計を支えることが困難になっており、若年労働者の参入が乏しくなるなど運転者の平均年齢は年々上昇している。このため、将来における安定的なサービスの維持や持続的な事業運営に不安が生じる状況となっている。

### 3.違法・不適全総な事業運営

○過度の長時間労働や最低賃金違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理、名義貸しによる経営、車両の整備不良、悪質な客引きや交渉に基づく運賃など、コンプライアンスの見地から問題のある事例が生じている。

○監査の充実や行政処分の強化など行政による事後チェックの強化が求められるが、行政事務の処理能力については、これまでも監査体制の増強を図ってきているものの、一定の限界があり、十分な水準にはなっていない。また、事後チェックは、問題が顕在化した後に是正を図るものであり、効果の面でも十分とはいえない面がある。

### 4.道路混雑・環境・都市問題

○多数のタクシー車両が、繁華街や鉄道駅等に集中する結果、周辺の道路混雑や歩行者との交錯が生じ、地域における円滑な交通の確保という観点から看過し得ない状況が生じている事例がある。

○多数の車両の無駄な空車走行やアイドリングに伴う燃料消費は、喫緊の課題である地球温暖化問題をはじめとする環境問題への対処という視点からも問題である。

○これらの問題は、良好な街づくりなどの都市政策にも悪影響を及ぼしている。

### 5.利用者の利便性向上が不十分。

○タクシーサービスにおいては、利用者の利便の増進が十分に達成されていないとの指摘がある。

○具体的には、サービスの多様化や経営効率化が不十分であり、そうした中で運賃が上昇するなどの現象が生じている。

○平成14年の規制緩和は、サービスの多様化や経営効率化を目指したものであるが、その効果が十分でないとの見方もできる。

## Ⅲ. 原因

### 1.タクシーの輸送人員の減少

○タクシーの輸送人員は、多くの地域で減少しており、タクシー事業の収益基盤の悪化等を招いている。

○輸送人員減少の原因は、地域により異なるが、一般的には、自家用車の普及、鉄道・バスなどの都市交通の整備、運転代行業等との競合、人口減少などが考えられる。

○他方、高齢化の進展や子育て支援へのニーズの高まりなどの社会環境の中で、新たなタ

タクシー需要が発生することも考えられるが、現在までのところ、これらの新規需要は必ずしも輸送人員の増加につながっていない。こうしたことを含め、タクシー事業が、利用者のニーズに的確に対応できていないことも原因のひとつとして考えられる。

## 2. 過剰な輸送力の供給

○タクシーが十分に供給されることは、乗りたいときに利用できるという意味で、消費者の利益にかなう。

○他方、多くの地域では、それを超えて、需要が減少しているにもかかわらず、供給が増加し、又はその規模が維持されている。その結果、車両1台あたりの収入の低下や都市規模を超えた車両数の増加を通じ、上記のとおり、

①タクシー事業の収益基盤の更なる悪化

②労働条件の悪化の深刻化

③違法・不適切な事業運営の助長

④道路混雑・環境・都市問題の深刻化

などの問題を招いている。

○さらに、運転者の労働条件の改善を図ろうとすれば、運賃改定によらざるをえず、利用者の負担を増加させる結果となっている。

○また、過剰な輸送力の供給が次に述べる過度な運賃競争の背景となっている場合もある。

○なお、全国のすべての地域で過剰な輸送力の供給による問題が生じているのではなく、例えば、平成14年の規制緩和後に、むしろ日車実車キロや日車営業収入が増加している地域もある。このため、それぞれの地域の実情に即した対策を講じる必要がある。

## 3. 過度な運賃競争の展開

○健全な運賃競争は、消費者の利益にかなう。それにより全体の需要の増加がもたらされれば、タクシー事業や運転者にも有益である。

○他方、現実に行われている運賃競争においては、必ずしも全体としての需要拡大は達成されておらず、低運賃による他社との旅客の奪い合いや運転者の賃金の低下がもたらされ、さらにそれに対抗するための運賃設定が行われることにより事態が深刻化している事例が多い。こうした競争の結果、その地域全体として、適切な賃金の確保等健全な経営を維持するための収入の確保が困難になっている場合や、そのために必要な運賃改定を見送らざるを得ない場合も多い。

○その結果、1台あたりの収入の低下を通じ、上記のとおり、

①タクシー事業の収益基盤の更なる悪化

②労働条件の悪化の深刻化

③違法・不適切な事業運営の助長

などの問題を招いている。

## 4. タクシー事業の構造的要因

○いわゆる流し営業や乗り場営業においては、利用者がタクシーを選択することが困難な

場合が多い。その結果、サービス等に問題のある事業者が市場から排除されにくい、サービスの多様化が進まない、などの問題が生じている。

○また、事業所外労働が中心であるというタクシーの特性から、タクシー事業においては、多くの場合、歩合制賃金がとられている。さらに、タクシー事業においては、その費用の70%が人件費であり、費用削減は人件費削減という形をとりやすい。その結果、供給の拡大や運賃引き下げに伴うリスクを相当程度運転者が負わされ、供給過剰や過度の運賃競争を促し、さらにそれが労働条件の低下等につながるという現象が生じている。

#### IV.対策

##### 1.利用者のニーズに合致したサービスの提供

○利用者のニーズに合致したサービスが提供されることは、利用者の利益にかなうことはもとより、需要の拡大を通じて、タクシー事業の収益基盤や労働条件の悪化を食い止め、さらにこれらを改善することにも資する。

○この点は、個々の事業者や事業者団体の努力によるところが大きく、利用者のニーズの把握やサービスの開発等に向けて一層の努力が必要である。

○事業者の創意工夫を促すためには、制度や事業環境の面でも、利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出や経営努力を促すための運賃制度の見直しなどについて検討する必要がある。

○また、地域社会としても、例えば、高齢化に伴う個別的な輸送需要の増大などに対応するため、タクシーを地域交通の改善のために活用する余地は大きく、タクシー事業者と地域が連携しながら、そのための取り組みを強化する必要がある。

##### 【考えられる具体策の例】

利用者への情報提供の充実

乗り場等の整備

苦情処理体制の充実・強化

サービス向上のための研修等

その他個々の事業者や事業者団体の自主的な取り組みの活性化

弾力的な運賃設定を可能にするための運賃制度の見直し

経営効率化等の努力を一層促すための運賃査定方式の見直し

地域交通の向上のためにタクシーを活用する場合等の公的支援など

《運賃に係る事項については、運賃タスクフォースの議論を踏まえてさらに検討する。》

##### 2.供給過剰への対策

○過剰な輸送力の供給は、タクシー事業の収益基盤の悪化、タクシー運転者の労働条件の悪化、違法・不適切な事業運営、道路混雑・環境・都市問題、さらには過度な運賃競争やそれらを通じた安全性等の低下の懸念など、タクシーを巡るさまざまな問題の背景に存在する根本的な問題である。このため、これらの問題解決のために、供給過剰の解消やその防止に特に強力に取り組む必要がある。



○供給過剰の状態にある地域においては、一層の供給の増加により更なる労働条件の悪化など問題の深刻化を防止するため、供給の増加、すなわち新規参入や増車を、必要な限度で、かつ、有効に抑制する必要がある。

○また、既に相当の供給過剰により労働条件の悪化が深刻になっている地域にあつては、状況の悪化を防止するのみならず、一定の改善を図る必要があり、積極的な減車など供給過剰の解消のための方策を講じることが必要である。

○これらの地域においては、需要拡大のために、サービスの向上を促したり、利用を喚起したりする方策を講じることにも必要である。そのために、地域の関係者による協議の仕組みを設け、地域の交通の中で、タクシーに期待される役割やそれを実現するための取り組みについて、関係者が協議するなどの方法も検討する必要がある。

○安全性・サービスの質の低下を防止するために、違法・不適切な事業者を排除するための方策も必要である。

○供給過剰に関連する地域指定制度を設ける場合、例えば、現在の緊急調整地域制度の指定要件は、前5年平均との比較で需給状況を判断したうえで、事故の発生状況等を勘案するものであり、

- ・以前から供給過剰状態にあり、最近の変化が大きくない地域は指定されない
- ・長期にわたって、緩やかに需給関係が悪化している地域は指定されない
- ・実際に事故が多発しなければ指定されない
- ・1年ごとに指定されるため、問題の解決のために十分な期間を確保することができない

い

などの問題があるため、より効果的かつ機動的な指定がなされるように要件の設定を行う必要がある。

○これらの方策を講じるに当たっては、過度に競争抑制的になることを防ぐとともに、目的達成のために真に効果的な取り組みを行う必要がある。このため、各地域において、利用者、地方公共団体等の関係者の意見を反映させながら、

- ①供給過剰によりどのような問題が生じているか
- ②それらの問題について、いつまでに、どの程度の改善を図るべきか
- ③そのためには、どのような具体策を講じる必要があるか

などの点を明確にしなが、これに必要と考えられる一定の期間において、計画的に取り組むことのできる制度が必要である。

#### 【考えられる具体策の例】

緊急調整地域制度等特定地域の指定及び指定基準の合理化

特定地域に次のような特例措置を導入

- イ) 参入・増車の要件の引き上げ
- ロ) 参入・増車の手続きの一層の厳格化
- ハ) 監査の強化、効果的な実施

## ニ) 行政処分の加重

特定地域において各種の措置を効果的に実施するための総合的計画制度の導入

イ) 計画の内容は、例えば以下のような事項

- ・当該地域のタクシーに関わる諸問題の改善目標
- ・地域におけるタクシーの役割を踏まえた需要拡大、利用喚起のための取り組み
- ・特定の地域への車両集中に伴う渋滞等を解消するための配車ルールの設定等
- ・独占禁止法との調整を前提とした協調的減車措置
- ・減車へのインセンティブ措置

ロ) 計画の期間は、目標達成に必要と考えられる期間（例えば3年）

ハ) 計画策定に当たっては、利用者、地方公共団体等の関係者の意見を反映

など

○なお、当面の方策としては、ワーキンググループにおいて結論を得てこれが実施に移されるまでの間においては、現行制度の範囲内で、一層の供給過剰が生じることを防止するため、地域の実情に応じた抑制措置を強化することが必要である。

### 3.過度な運賃競争への対策

○過度な運賃競争が生じている地域にあつては、更なる労働条件の悪化や事業の収益基盤の悪化を防止することが必要である。このため、適切な運賃制度の構築により、過度な運賃競争の解消を図り、健全な経営を行うことのできる環境を整えることが必要である。また、一般的に、その予防のための措置も検討する必要がある。

○運賃競争の著しい地域においては、労働条件の悪化やそれを通じた安全性・サービスの低下が生じないよう、違法・不適切な事業者を排除するための方策も必要である。

○特に、いわゆる下限切れ運賃については、上記のような問題を生じやすいため、当面、その経営実態等の把握を行い、これについての認可等の運用を強化する必要がある。

#### 【考えられる具体策の例】

不当競争防止に関する考え方の明確化及びその運用の強化

下限切れ運賃についての実態把握及び認可等の運用の強化

監査の強化、効果的な実施

行政処分の加重

など

《運賃に係る事項については、運賃タスクフォースの議論を踏まえてさらに検討する。》

### 4.悪質事業者対策

○コンプライアンスに欠けるなどの悪質な事業者は、市場から排除する必要がある。それにより、タクシーに対する利用者の信頼が確かなものとなり、安心してタクシーを利用することができるようになるとともに、公正な競争条件を整備することもできる。

○利用者が良質な事業者を選択することができれば、それを通じて悪質な事業者が淘汰されることとなるため、利用者が積極的にタクシーを選択できる環境を整える必要がある。

○行政の対応としては、事後チェックをさらに強化することが必要であるが、事後チェックには相当の行政コストを要し、また、問題の未然防止には一定の限界がある。このため、事前チェックの強化を検討する必要がある。

**【考えられる具体策の例】**

参入・増車要件の厳格化（経営者の法令知識確認の厳格化、適切な事業運営のための体制・設備の確保、そのために必要な車両規模の設定など）

参入・増車の手続きの厳格化（審査における現地確認の徹底、運輸開始時の確認など）

監査の強化、効果的な実施

行政処分の強化（減車命令の制度化など）

運転者登録制度の拡充・強化

利用者への情報提供の充実（ランク制度の充実など）

など

**5.その他留意事項等**

○上記の対策を検討するに当たっては、それぞれの問題が相互に関連することに留意しつつ、全体として、効果的で整合性の取れた仕組みを構築する必要がある。

○Ⅲ－4.で述べたタクシー事業の構造的要因は、タクシーの本質にかかわる点を含むものであり、例えば、事業所外労働が中心であるタクシー事業においては、歩合制賃金にも一定の合理性を認めざるを得ない。法律的にも、一般に歩合制賃金は許容されており、タクシー事業についてのみこれを禁じることはできない。ただし、これらの点について、その全てを所与の前提とするのではなく、合理的な範囲で、その改革の可能性も含めて検討することが必要である。

○タクシー事業を巡る需給や運賃の状況は、地域ごとに異なっており、各地域におけるタクシーの役割や事業の実情に応じて柔軟な対応を図る必要がある。また、各地域の利用者を含む関係者の意見やアイデアを踏まえて対応することが必要である。

○社会を支える重要な交通機関としての位置づけに鑑み、タクシーに対する予算措置等公的支援の充実について検討する必要がある。

以上でございます。

**【山内委員長】** ありがとうございます。ということで、今、国土交通省の考え方がこういうふうにまとめられるということを伺いました。これを前提としてというか、これを参考にして、皆様の率直なご意見をきょう伺ってまいりたいと思います。

例によって、やはり発言をする方が多いと思いますので、名札を立てていただければ、ちょっと順番が前後することもあるんですけども、その辺はご容赦いただきたいと思えます。では、今村委員、どうぞ。

**【今村委員】** 自交局からタクシー問題についての現時点での考え方というのが示されましたけれども、1つは、要望意見について申し上げます。

今後の対策にかかわって、4点、利用者ニーズに合致したサービスの提供、それから供

給過剰への対策、過度な運賃競争への対策、それから悪質事業者対策となっておりますが、これまで議論をしてきましたように、タクシー運転者の質の確保、かつ向上させるという対策、非常に重要な課題だと考えております。どういう表現にするかは別にいたしまして、質の確保と向上対策というのを明確に位置づけて、その中身に沿った提起をすべきであると考えております。中身的に言いますと、相当ひどい賃金水準になっているわけですが、結論的に言えば、一定の賃金・労働条件を保障するに足りうる運賃水準の確保というのが必要であり、かつ一方では、一定の運収が確保されなければならない。つまり、実車率をどう高めていくのかという問題がありまして、その2つにかかわる環境づくりをどうするのかという点を重視しなければならないと思います。

2つ目は、累進歩合制度だとか、リース制賃金については根絶をする必要がある。そしてまた、自動車運転者の労働時間等改善基準についてという労働時間にかかわる告示がありますが、厚生労働省、あるいは国土交通省、連携をして、どうこの面での改善を図るのか、今までにない必要な措置ということも大事であろうかと思えます。

3つ目は、名義貸し問題です。オーナーズ制度だとか、それから業務請負といった形態が広がっているわけですし、先般、自交局から明確な基準を示した通達が出されましたけれども、新規参入をするところとか、そこに限るということではなくて、現実に存在をしているところがあるわけですから、これを完全に排除していくといった点が重要です。

4つ目は、6月14日から運転者登録制度が13地域で始まりまして、いかに良質な運転者を確保していくのかということの主眼にしながらスタートをしております。この問題というのは非常に重要だろうと思うんです。先の交通政策審議会の中でも、どれだけの需給調整機能があるのかは別にいたしまして、やはり限られた人間、運転者の数がむやみに増車されること自体を抑制するという効果も重視すべきです。利用者、国民から期待をされる高い質の確保といった面での労働者層をつくるといった面で、制度としてはスタートしましたが、いかに実効性を確保していくのかという課題が残されていますし、全国的に拡大をするということが先の小委員会報告でも示されているわけですから、そういう流れの中で明確に位置づけて対応をすべきだろうと思います。それが大きな1番目の課題です。

2つ目の問題ですが、報告でもありましたように、需給の不均衡の問題が非常に大きな問題になっております。言葉の表現なんですけど、過剰な輸送力の供給という問題が出てきます。一体何をもって過剰とするのかといった点については全く示されておられません。もう10年前になりますけれども、当時、「需給動向判断」という言葉がありまして、実働率が90%—東京の場合ですが、そして実車率を52%、これを基準にしながら、いわゆる必要な台数—基準車両数と当時言うておりましたが、その台数を算出して、それを100とし、その100を上回る率、台数は過剰台数、あるいは過剰率ということでもって判断をしていた事実があります。少なくとも、過剰という限りにおいては、「適正な」という言葉がいいのかどうかというのはありますけれども、つまり100の水準というのは一体どういうことを想定しているのか。10年前で言いますと、東京でいえば、実働率

90%で実車率52%ということになるんだろうと思うんですが、そういう基準、目安を明らかにした上で、一体その地域の過剰率というのはどんな状況なのかといったことを判断する、そういう考え方というのを再度取り入れる必要があるのではないかと思います。

裏返して言いますと、多過ぎるタクシーを減らせとか、むだなタクシーを減らせと言っても、何をもってむだと言って、何をもって多いと言うのかということに当然ぶち当たるわけですから、総合的な判断などと言わずに、的確な数字、目標、これを明らかにする中で、減車をさせていく中での1つの大きな目安として、判断の目安として位置づけられる必要があるだろうと思います。

同じようなことは、緊急調整措置の問題についても言えまして、これもみずから反省をされておりますが、前5年の平均をもって、それから10%、15%ひどくなっているというようなことをずっと繰り返してきていて、その尺が年がら年じゅう動くというような流動的な数字をもって対応しようとしても、これはどうしようもないということは今日明らかになっているわけです。これについても見直しということをおっしゃりますが、実効性ということを含めると、やはり一定の適正な台数、その尺ということをはっきりさせながら、いわゆる供給過剰、そのひどさの判断、その中での仕組みの活用ということをやらなければ、私はどんない言葉がこの中に出てきたとしても、実効性を上げることはできないと考えております。

そういった点で、きちんとした基準をつくるということを前提に、この中に示されている、例えば減車命令というけれども、その根拠たるものは何なのか。それから、減らさなければいけないという、その減らす根拠であり、数値目標というのはどうなるのか、こういった点での整理をなすべきだろうと思います。

最後ですが、実効ある減車勧告制度という言い方もあるでしょうし、それからまた別に独占禁止法との調整を前提とした協調的な減車措置、いろいろな言い方はあるんでしょうけれども、つまり、実効性の担保ということをおっしゃる限りにおいては、やはりそれをなす合理性、そしてまた合理的な根拠ということが要請をされるわけです。これまでの考え方の延長線上でこれをやろうとすると、どうしても無理がありますから、環境問題、公共の福祉ということも含めまして、高い観点からそういう増車を抑制し、そしてまた、現実的に車を地域的に減らしていくという中での思い切った措置がとられるような対策を講ずるべきだろうと、このように考えております。

以上です。

【山内委員長】 田中委員、どうぞ。

【田中委員】 今のご意見とダブる面もありますが、まず先に、個人的には規制緩和を支持してきたので、昔のような需給調整体制に戻すということ自体は賛成しかねます。しかしタクシー産業について見ると、今までの当ワーキンググループの議論でも、結局、供給過剰状態がネックにあり、それを改善しない限り何も進まないのかなとは思っています。

じゃあ、どうするかということになります。今、国土交通省から提示のあった具体例の

中で、例えば参入や増車の要件の引き上げという手続の厳格化が、いわゆる優良な新規参入者まで参入の足かせ手かせをつくるべきではないと考えます。今の供給過剰問題というのは、新規参入というよりは、むしろ既存の事業主の数が多いことにあります。タクシー台数が多いというわけですから、何も新規参入をストップするだけで事が済むわけではないと思います。

それで、協調的減車とか、減車へのインセンティブ措置、これはぜひ具体的に考えていただきたいと思います。その際、やはり利用者サービス面というのは優先的に考えていくべきであります。確かに今までの議論は、タクシーの事業主とか運転手さんの待遇とか、そういう発想が中心になっています。それはそれで仕方ない面があるとしても、タクシー事業者が利用者サービスの向上という面でどのような努力をしてくれているのか。それによって経営状態はどう影響しているのか。運転手の待遇面でどのような取り組みを事業会が行っているのかなど、いわゆる経営面を総合的に勘案した上で業務改善指導とか命令とかいうような形がとれないのかと考えます。今はペナルティー的な意味合いから減車とか営業停止とかいう措置はあるかもしれませんが、もっと総合的に経営状況を踏まえ、利用者利便面での状況を見た上で、総合的に判断するような何かツールがないかなと思います。

それと、需給の適正化とは何なのかというところですね。運転手さんがほとんど無駄な時間がなく走っていて客がつかまる、駅でも次から次へとスムーズに乗車ができる。それが適正な状況なのかどうか。それは事業主ないし運転手の方から見れば適正かもしれないけれども、利用者から見たらどうなのか。いつでも拾えるというのは、それはいいのかもしれませんが。逆に乗車ポストで待たなければいけないとか、あるいは乗車拒否がまた始まったとか、需給調整の結果、そういう現象を引き起こしたら元も子もない。

そのためには、適正な需給状態の定義というものをきちんとつくる必要がある。今の説明の50%の実車数がどうこうということより、利用者にわかりやすく、納得できるように需給がバランスされている「定義」というものはやはり、きちんとつくる必要があるのではないかと。

それから、構造的な問題として、もちろん総括原価方式とかいうのがあるんですけども、ずっと議論になっている、いわゆる歩合給の問題です。運転手の労働条件、賃金向上のためにどうしていくかと考える場合に、歩合制というのは、ある意味、運転手さんにも賃金向上のインセンティブがある制度であると。だから、必ずしも固定給がいいと、固定給に戻せば問題が解決するというのではないという意見がありますが、果たしてそうなのかどうか。その辺をどう考えていくか。それで、前にも私は言いましたが、固定給でやっていけない事業主は、それはもう事業から退出しなさい、退出して結構ですよ。逆に、このまとめにもありましたけれども、運転手さんだって別に労働を選ぶ権利を有しているわけですから、どうしてもタクシー産業でしか働くことができないのだという、ごく一部の人を除けば、そこにもうちょっと弾力的な労働市場としてのタクシー業界というのもの

できる余地はあるのではないかと思います。

最後に1つだけ言わせていただきたいんですが、運賃問題、地域同一賃金がいいのかどうかについて、私は必ずしもそうは思わない。事業者の経営努力の結果、上限運賃を下回る運賃が提供できる事業者、いわゆる優良な事業者だとしたならば、これを排除するべきではない。利用者の利益を損ねることにつながっては困るということです。もちろん低運賃競争を奨励するつもりもありませんから、何らかの歯止め措置は要るかもしれませんが、原則的には利用者の利便上の問題というものを優先的に考えていくべきではないかと。

以上です。

【山内委員長】 佐々木委員、どうぞ。

【佐々木委員】 今年の初めにこのワーキンググループがスタートしたときに、きょうのようなメモが出てくるとは、私は思ってもいませんでした。いろいろな理由がありますが、一番大きい理由は、規制緩和というのは、いわば錦の御旗、葵の御紋みたいなもので、規制緩和は善、規制導入は悪というステレオタイプというか、一般的な風潮があるわけですね。ですから、今回の場合は、緩和でなくて、ちょっと規制を少しかけようというレポートですよ。

本日のメモは、日本のタクシーを取り巻く現状問題点を、タクシー業界の立場だけではなく、利用者の立場を考慮しつつ、冷静に分析し、さまざま、いろいろな意見がある中で、何が重要か、何が問題で、今何をすべきかということを経路整然と述べています。特に特筆すべきは、たくさんあるんですけども、7ページの「供給過剰への対策」の冒頭の6行ですね。「過剰な輸送力の供給は、タクシー事業の収益基盤の悪化、タクシー運転者の労働条件の悪化、違法・不適切な事業運営、道路混雑・環境・都市問題、さらには過度な運賃競争やそれらを通じた安全性等の低下の懸念など、タクシーを巡るさまざまな問題の背景に存在する根本的な問題である」。極めて的確な表現であると思います。

これ以外にも、テーマごとに、主張、方向を明確に打ち出しつつ、一方で配慮すべきテーマについても漏らすことなく記述されていると思います。このメモは、国土交通省のインテリジェンスの高さと規制緩和によって生じた大きなゆがみの実態を真摯に受けとめ、その流れを変えようという勇気が伝わってきており、そのことに対しては、深甚な敬意を表したいと思います。

ただ、今回のメモは、まさに入り口に立ったということで、課題について、その方向づけを述べているだけで、具体的な方策はこれから議論ということで、まだ道のりは遠いんじゃないかなという気がします。先ほど供給過剰の定義みたいなお話が出ましたが、この段階でそういうふうな具体的な数字というのは出すべきではないと思います。きょうの段階では、考え方、方向性をきちんと出すということが大事だろうと思います。

繰り返しになりますけれども、我々のこの半年間の議論を見事にまとめ上げて、進むべき方針を今回のメモは提示しており、私としてはぜひこの方向で詰めていただきたいと思います。

えます。

【山内委員長】 それでは、富澤委員、どうぞ。

【富澤委員】 ありがとうございます。きょう、自動車交通局が初めての考え方を示されたわけですが、これはある意味で、自動車交通局のリーダーシップでありますし、1つの方向を、大きい方向、流れを、これまでの議論を踏まえた流れを示したものだということなんですが、ここ二、三日、既に全国紙各紙にこの方向が載ってしまっていて、これは別に、そのこと自体をとやかく言おうという気はなくて、むしろだれか知恵者がいて、アドバルーンを上げて世間の反応を見たのかなと、こういうふうを受けているんですが、こうやって国民の間にこういう議論が広く知られるということ自体は悪いことではなくて、むしろ国民全体でこの重要な問題の所在を知って、関心を持つという意味で、歓迎すべきことですし、タクシーというのは国民の足ですから、みんなが関心を持って議論が盛り上がっていくということは結構なことだと思っております。

ただ、私自身、非常に残念に思うのは、新聞に載っている中で幾つかありまして、1つは、再規制と書いていいのか、この考え方が規制緩和という、日本が世界に向かって大きく流れていく本流ですね。その流れに逆行するということが批判の対象になるのではないかと指摘が、結構見出しや何かで指摘されているということなんです。やはり、これはちょっと議論としてまずいのではないかと考えておりまして、これからはすぐれた新規事業者というものが入ってくることは排除すべきではないですし、歓迎なんだという姿勢は、議論の中で打ち出していくべきではないかと思っています。

参入のハードルを高くするということが必要だということも書いてありますけれども、いろいろなやり方で知恵を出していけば、そういう大きな流れに逆行するものではないんだということは考えつくのではないかと思っています。

それから、第2点は、今度の考え方が、既存の業者の既得権を維持するという側面が強いという指摘があるんですね。これもちょっとどうかと思うんですが、そういうことではないんだということではないとまずいんじゃないかと。さらばどうするかということなんですけれども、国土交通省は、今回の方針が、この中にもよく書いてありますけれども、総量規制の復活ではないということを言っていますから、こういうことをもっとPRを、周知徹底すべきではないかということで、規制というか、再規制、需給調整規制というものは、地域限定であると。地域限定も、できれば最小限に絞り込んで、安易にやっていくものではないというような方向を打ち出すべしというふうに思います。

それから、今後の進め方、その方向性として、タクシードライバーの収入増につながるというようなものでなければならぬし、先ほども出ましたけれども、やはり新しいサービスというんですか、いろいろな知恵が出てくると思うので、新サービスにつながるような利用者を向いたものだという事ではないと、なかなか多くの賛同を得られないだろうと思いますので、これからの議論もそういう方向で進んでいくべきだろうと考えております。

以上です。



【山内委員長】 では、藤井委員。

【藤井委員】 今回のメモについてでありますけれども、先ほど佐々木委員がおっしゃった印象と全く同じ印象を抱きました。いろいろと議論がある中で、それを的確におまとめいただいたものだと思います。それは、ただ単に寄せ集めたというよりは、むしろ方向性を明確に打ち出すものであろうと思います。

ただ、やはり富澤委員から今ご指摘あったように、最大の懸念は、どういうふうに国民の皆様にご理解いただくのかというところが非常に問題といたしますか、課題になると思います。もちろんいろいろと微細な記述のところの部分等々、改善すべきところ、もっと議論を詰めるべきところ、実車率のところまで記述を踏み込むかどうかと、そういったところまで議論はあろうかと思いますが、それはさておき、全体の方向性について、どうご理解いただくのか。ここが重要な課題かと思いました。

それについてご意見申し上げたいと思うんですけれども、非常に簡単に申し上げますと、かつては規制があったと。それが緩和になって、もう1回規制されると。これはまた昔に戻るんじゃないかと。もしこういうふうに説明をし、もしこういうふうに理解されるとするならば、それを防御する手立ては非常に限られてくると思います。私は、この流れというのは、こういうふうに説明すればいいんじゃないかと思いました。もともとタクシーの事業の問題というのは、経済学者の皆さんがいらっしゃる前で適切な言葉がどうか、私自身も心もとないところはありますが、ある種、計画経済的で、ステータリズム (statism) 的で、あるいは中央政府規制を主導としたものであったと。それでいろいろな弊害があったので、タクシーのいろいろな問題をマーケットに任せた。これが規制緩和という言葉の意味であったと思います。もともと中央で決めていた計画経済的なものを自由主義経済的な、もちろん日本は自由主義国家ですから、計画経済ではないんですけれども、方向性としてはそういうものであったのではないかなと。それをもう1度ステータリズムに戻すというのではなくて、タクシーの種々の問題をマーケットにすべて丸投げするのではなくて、社会に任せるんだという言い方をしてはどうかと思いました。

いろいろな記述の中でも、「地域の実情に応じて」という言葉が多数見受けられます。それで地域で決めていくという言葉が多数見受けられます。これはマーケットというのは、基本的に市場の消費者と、それから生産者であるタクシー事業者の二者関係しか存在しないところに丸投げしていたわけですが、そうではなくて、例えば、行政の方、沿道住民の方、労働者の方、あるいは地域産業を考えていらっしゃる方、いろいろな社会、まさに今、審議会をやっているこういうようなメンバーの地域版といいたいでしょうか、そういう社会に委ねるんだと。決してこれは、ただ単にもう一度政府が権限を拡大することではないと。それが規制を緩和する方向、規制を強化する方向になるということはあるかもしれないけれども、市場に任せていたものを社会に任せるんだと、地域社会に任せるんだというような説明の仕方をしてはどうかと思いました。その説明の仕方に、解釈できるような取りまとめ方をいただいているわけですが、それが、より明確になるように、例

えば、対策の前文のところにもそのような数行が加わるということがあれば、これからの説明の中でも説明責任は非常に果たせるということにもなり、しかも国民の方にご理解いただける可能性は随分向上するのではないかと感じた次第です。この点はご一考いただけるとよろしいのかなと思ったところでございます。

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、待鳥委員。

【待鳥委員】 今回の論議というのは、規制緩和と日本の社会の変化の中でタクシーがかなり疲弊し、あるいは労働条件が悪化したことを、その原因も含めて構造的なところまで掘り下げて議論いただいたと。そのまとめとして、これは基本的に社会に理解されるのではないかというふうに私は思っています。

しかし、何点か意見を出させていたきたいのは、1点目には、供給過剰対策のところですけれども、深刻な供給過剰の状況というのは限られた一部地域の問題ではなくて、全国で生じている問題だというふうに認識をしています。この対策の中で、「特定地域」という表現で、それがごく一部に限定されるということであれば、「これまで使い勝手の悪かった」と局長は表現されましたけれども、その緊急調整措置と同じで、実効性がなくなってしまうのではないかと。実態とそぐわなくなってしまうのではないかという懸念を持っているわけです。したがって、全国の状況をきちんと分析をした上で対策は限定的ではない必要があるのではないかと考えています。

規制緩和後、日車營收が増えたという地域もある、一律ではないというご指摘もありますけれども、資料の18ページを見ますと、そういった地域においても、需要が減少しているにもかかわらず、車両数は増えているわけですね。ただし、あまりにも労働条件が悪化してしまったがために人が逃げ出して、そして稼働率が下がったがために、たまたま日車營收が上がっているという現象にすぎないわけであって、根本的には供給過剰の実態であることには変わらないというふうに思っています。

それと、参入増車要件の引き上げというのは、そういう特定地域だけではなくに、タクシーの質と安全というのを確保する観点からすれば、全国一律で厳格に基準を設けるべきものではないかと思えます。供給過剰の地域だけ参入要件を上げる、あるいは資格要件を上げるが、供給過剰がそれほどでもないところは低くてもいいんだと、少々悪質な事業者でもいいんだということにはならないと思っています。やはり利用者にとっても、そういう質の問題、安全の問題から考えれば、全国一律で講じるべき問題だと思うところです。ただし、その中で特に供給過剰が深刻な地域を重点対策として、もっと退出促進などで重点対策を講じる地域を設けるということについては否定はしません。

それから、そういった地域を指定するに当たっての指標の問題ですけれども、先ほど今村委員からは、その基準の問題がありました。これまでも、ともすれば、傾向値をとって、下落率なり何なり変動率等に重きを置いて指定をされてきました。率ではほんとうの実態が反映をされないというふうに思っています。やはり適正な労働条件、あるいは経営の健

全な状況というのがどういう指標なのかということについて適切な値があってしかるべきだと思っていますので、変動率みたいなものではなく、あるべき数値というのを議論をして、これからの作業になると思いますけれども、設定をいただくことが必要ではないかと思っています。

それから、2点目に、論点4で議論されました適正な労働条件の確保策の問題について、あまり意見が反映されていないんじゃないかというふうに感じています。これは供給過剰さえ是正されれば、おのずと労働条件は上がるんだという、そういう問題ではないと思っています。適正台数になれば自然と労働条件が上がるというほど、この業界体質は期待できるほどのレベルにはないと思います。前回、鎌田委員からも意見がございましたとおり、累進歩合の禁止、あるいはリース制度の禁止ということ、これぐらいは盛り込むべきではないかと思っています。やはり累進歩合やリースという賃金支払い形態によって、この間の營收低下の局面で経営収支が悪化しても、そのリスクは全部労働者に転嫁されていたというのは、国土交通省側からの資料でもきちんと出されていたわけですから、そこにメスを入れなければいけないのではないかと思います。

これは、労働条件の問題については、規制緩和時に、いわゆる厚生労働省のタクシー運転者の労働条件等の改善基準の中の労働時間に係る改善基準告示が運輸規則に取り入れられて、過剰労働に対する規制として効果を上げています。そういう意味では、同じく改善基準の中の累進歩合の排除規定についても、これも運輸規則に取り込むことについては別に問題はないと思いますので、ぜひそういったことについて、取り入れ方をお願いしておきたいと思っています。

それから、3点目に、これは注文です。10ページの5.のところ、歩合制の問題について言及があります。歩合給については、事業所外労働だから合理性があるんだという趣旨のことになっておりますけれども、これはぜひ、前回のこの議論をしましたビジョン小委員会の最終報告書を正確に見ていただきたいと思っています。タクシーの賃金において、歩合給が不可避的な問題ではない、合理性があるというまで言うことはできないと私たちは考えています。確かに必要悪としてのやむを得ない側面はあるけれども、歩合給を積極的に合理的とまで言って肯定すべき問題ではないと思います。こここのところは、ぜひ修正をいただきたいと思っています。

やはり歩合制を、こういった会議の中で積極的に肯定をするということになれば、これまで60年間のタクシーの労使関係の賃金・労働条件の問題の焦点はこの歩合制をめぐるものでありましたから、安易にここで結論を出すということについては承服をしがたいわけであり、これを積極的に追認をし、後押しをするということになれば、参入・増車をほんとうにもう一切認めないと言ったようながちがちの規制でもしない限りは、おそらく数年後にはまた同じようなこの議論が蒸し返されざるを得ないような事態が出てきます。歩合給を完全に否定するわけではありません。完全な固定給と完全な歩合給の対立関係にあるなどという実態はこの業界にはありません。固定給中心で歩合給を加味した賃金体系

で立派に経営をされている経営者も数多くあるわけですから、そういったところを否定するような表現については修正をしていただきたいと、これはお願いをしておきたいと思えます。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。関委員、お願いします。

【関委員】 私は、3つのことをちょっとご提案といえますか、意見を述べさせていただきたいと思えます。

私は、規制緩和がすべての、ある意味で今回の状況を引き出した根底の原因であるというふうには考えていないという立場を一貫してとってまいりました。したがって、今回4ページにも事務局からご提案いただきましたように、規制緩和において、いろいろな意味でサービスが向上した部分、そして地域の皆様から支持されている事業主さんがいらっしゃるということもしっかり明記いただきましたことはほんとうにうれしいと思えます。

ただ、本来であれば、市場のニーズに合って供給が働く、いわゆる市場原理で需給が決まっていきます。ある意味では需要が過剰になるということになれば、普通であれば価格が下がって利用者にとってはメリットが出るはずであるにもかかわらず、運賃は上がりました、労働条件は下がりました。そして、企業の利益—収支率は下がっていないんですけれども、実際の利益額はきっと下がっているでしょう。この3つが現状ということが突きつけられているわけですから、規制緩和をしてきたということではなくて、今回、ある意味では、現状では成り立たないというものについてのルールを改善するという方向で踏み出すということについては、私は賛成をしていきたいと考えています。現状を克服できるルールを変えることができる健全な社会であることを示していきたいと考えています。そういった意味では、一定の需給調整、台数制限もルールを変えるという部分で取り入れる必要があるのではないかなというふうには考えています。

ただし、今回ここに書かれていますような新規参入の条件を厳しくする。どこを厳しくするかという問題があると思えますが、今ここで言われているのは、地域ごとに大都市と地方とは全く違う現状がありますので、それぞれ多様な現状の中で多様なルールをできるというふうな形でのルールづくりをお願いしたい。特に新規参入については、今回もご評価いただいたように、やはり新しい方が入ることによって思いもつかないようなサービス、思いもつかないようなお客様もある意味では獲得できている、市場拡大につながっていきますので、そういった意味では、今もタクシーの量の問題と言っていますけれども、量とかいうものではなくて、質の確保ができるようなルールづくりというものをお願いしたい。それと、新規参入だけではなくて、退場させるという審査制度もあわせて、今回もう既に導入されておりますけれども、一層の制度設計をお願いしたいと思えます。

一番重要なのは、サービスの多様性。なぜかといいますと、もともと日本は、今非常に多様化していますし、制度設計、すべての社会制度を変えようという中で、硬直化した全

国一律であるとか、運賃料金も一律というようなことではなくて、やはり地域ごとに決定できると。これから分権と言われている時代の中であって、そういったルールづくりになるようにしていただきたいと思います。これが1点です。

2つ目は、労働者側の皆様もご指摘をされているように、量の問題が1つある。それと、もう1つ、今回7回のワーキングでわかってきたことは、実は利益配分の問題だというふうに思います。これは、前回、国のほうからお示しをいただきましたタクシー事業の経営指標の推移のところ、収益率は需給が減って金額が、いわゆる総額が下がっても、経営者側の収支率が下がっていない。110%のところはずっと一定である。この事実を見ますと、売上に合わせて配分が当然異なっていかなければいけないにもかかわらず、企業側が収益を先取りをしているルールであるということにもメスを入れないで、需給だけで今回の問題を解決できるというふうには思っていないので、今回、一定のルールを改善するのであれば、当然その部分にもメスを入れたルールを新しくつくっていただきたいと思います。

これがないと、去年の暮れに、私は反対したんですけれども、運賃を値上げしました。これはお約束として、労働者の皆さんの環境を改善するというので運賃を値上げしたはずですが、値上げした後、どうなったでしょうかね。評価いただいていると思いますけれども、労働者側の条件が改善されているというふうには聞いていません。ですから、いろいろなルールを変えたときに、その部分にもしっかりとしたルールづくりをしない限りは、最終的には、常に経営者側が一定の収支を取って、残り配分するという形のもので終わってしまいます。これは去年の値上げがもう既にそれを示していますので、そこにも違うルールを入れていただきたいと思います。その場合には、事業法の対策だけではなくて、厚生労働省におみえいただいておりますけれども、労働法規の面からも一定のペナルティなり審査の方法がこの業界には必要だという視点を持っていただきたいと思います。

3つ目は、田中委員が言われましたように、私は、この問題は、需給バランス、経営の改善というだけではなくて、やはり社会政策の中で改善をする必要があると考えています。パイが減っている部分が一番大きいわけですから、やはり利用者増につながるような新しい戦略を、これはもう国土交通省だけではなくて、いろいろなところで一緒にやっていただきたい。ある意味では、これは国がやるというよりも、地域に1回アイデアを聞いてみたらどうでしょうか。実は、地域のほうは、社会の足として、タクシーには非常に大きい期待と、実際の役割をしていただいていますので、地域からいろいろなサービスというものを手を挙げていただいて、それを逆に規制緩和をいただきたい。その部分。

例えば、この前テレビを見ていましたけれども、韓国は相乗りがオーケーというのをやっていましたね。同じ方向に行くならみんなで乗りましょうよと。これは私は、この業界のルールから言うとどうなのかわからないんですけれども、例えば、1車で1台のガソリンを使うよりも、同じ方向に行くならガソリンが減るんじゃないか、エコにもつながるんじゃないか。それと、もう1つは、高いというイメージが今もありますよね。既に運賃改

定したら高い。だからこそお客様が戻らない。なので、やはり割安感なり、乗ってもいいなどと思わせる何か違うものを社会政策の中で出す必要があるというふうに思いますので、ぜひ国の方をお願いをしたいのは、この現時点での考え方の中に、若干で結構ですので、社会政策としての考え方もお示しをいただきたいと思いますし、秋口からの、私どももそうというような場をいただけるようであれば、ぜひ提案をさせ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。安部委員、どうぞ。

【安部委員】 この間の議論を、よくおまとめいただいていると思います。

それで、こういう問題を考えるときには、タクシーの役割というか、タクシーという乗り物の特性をどういうふうに見るのかというのが論理展開のベースになると思ひまして、この2ページのところのIの「タクシーの役割と検討の視点」というところで、従来にない新しいタクシーのとらえ方をされていると。例えば、新潟県知事が、地域経済が疲弊していて、タクシーの衰退というのが疲弊の1つの部分になっているというご指摘をされたように記憶しておりますが、多分そういうことを取っかかりに、その地域の勤労者であるという、こういう視点も反映されているのではないかと思いますし、それから、環境問題が深刻になっていて、そういう意味で公共の道路空間を共有する社会的存在であるという見方もされておりますので、これも私は非常に重要な視点だろうと思っております。

従来、地球的な環境問題という制約がなかったときは、マーケットの中だけで供給側と需要側が最適な解を求めてやっておればよかったですけれども、やはり大きな地球環境問題という天井がありますから、この天井の下で物を考えていく。つまり、マーケットの中だけで問題を考えるのではなくて、ある事業のあり方の社会的効率性といひましようか、そういう視点が必要なわけで、今回のこの視点は、そういう外部経済との関係という新しい視点を入れようとしている。特に運輸はエネルギーをたくさん消費する産業ですので、一方でそういう視点も必要ではないかと思います。

基本的なこの役割と視点のところ、私は1点だけつけ加える必要があると思ひていますのは、利用者という視点から見たときのタクシーというのはどういう特性があるかということ踏まえておく必要があるのではないかと思っております。つまり、タクシーというのは、これを毎日足がわりに利用する方もおられますが、多くの利用者にとっては、臨時に個別需要が発生したときに利用するものであります。ですので、例えば、新しいサービスというときも、毎日利用する足がわりにこれになれるかという、これはちょっと無理があるわけで、個別臨時に需要が発生したものをどう押さえていくのかというのがタクシーの利用者サービスという点でも必要ではないかと思います。

その場合に、供給形態と質ということがタクシーサービスの中身になってくると思ひますので、供給形態ということと言ひますと、例えば各地で修学旅行の高校生がグループごとに1つのタクシーに乗って、3時間ぐらい借り切って、グループ学習、グループ見学みたいなことをやっています。こういう供給の新しい形態、高校生を5人ほど乗せて

観光地を回るといふ、新しい形態のサービス供給をしているわけですね。

あるいは、関西空港から乗合タクシーを出しているタクシー会社があって、一人3,500円で関西空港から京都まで行けるわけです。普通、タクシーで行きますと2万円以上かかる距離です。JRの特急を使うよりも3,000円ほど安くて、しかも自分の家の前まで行ってくれるというサービスをやってくれています。

ただ、これを見ましても、例えば、空港へ行くということは毎日あることではなくて、臨時的な需要ですし、高校生の修学旅行もそういうものですから、タクシーというのは、利用者のそういう臨時的な個別需要が発生したときにどういふ対応をとるのかと。この視点から制度設計を考えていく必要があるのではないかと思います。ここのIのところは、そういう利用の特性ということを踏まえて、鉄道やバスとは違ふんだという、こゝういふ点を見ておく必要があるのではないかと思っています。

それから、全体の中で、1つ大きく気になったことは、現実に過度な運賃競争が行われていて、地方では既に廃業する事業者も出ています。この過度な運賃競争というのが何故に起こったかということが、これから後半に入るここでの議論のテーマになると思うのですけれども、私は現行の運賃の設定方式と、制度のあり方がやはりこの過度な運賃競争というのに絡んでいるのではないかと思っています。この「現時点での考え方」では、過度な運賃競争が行われているという現実を率直に反映している部分もあるのですが、一方で、現状の運賃制度については、さらに一層弾力化を求めるといふように書かれている部分もありますので、そのあたりの論理的な整合性がとれていないのではないかと思っていますので、今後の検討課題かなと考へております。

最後に、規制緩和の考へ方は、先ほどからいろいろな委員が言われているわけですが、私の考へ方は、規制緩和というの、成功する事業と成功しない事業があるといふことで、すべて規制緩和をやれば、あらゆる事業において規制緩和は成功して、利用者や消費者にプラスになるといふことはあり得ないと考へています。一般的にこれまでの規制緩和の実例で成功事例を検証していくと、おおむね装置産業で市場が拡大をしていると。あるいは技術革新が行われて、いろいろな新規サービスがどんどん、技術革新の結果生まれてくるよゝうな、例えば電話事業のよゝうなところでは規制緩和は大いに成功しているわけですが、タクシーのよゝうな輸送市場が縮小して、しかも営業費用の7割が労働コストだといふよゝうな事業で、これをやってしまふと、ほんとうに成功するのかなといふ、私はまずいのではないかと思っています。規制緩和というの、一律に善で、これをやればすべてうまくいくといふ、これまでそゝういふ考へ方にいささか我々はとらわれ過ぎた部分があつて、だから、その部分については、考へ方を少し変えていく必要があるのではないかと思っています。規制緩和にとらわれずに、タクシー事業の新しい枠組みをつくるといふ、そゝういふ視点が必要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す。松田委員。

【松田委員】 この報告に示された基本的な方向は支持いたします。

一番注目しているのは、供給過剰がひどいところは、協調的かどうか知りませんが、減車まで踏み込むんだということです。これは、一種の不況カルテルだと思うんですね。それをせざるを得ない状況があるということは認めますけれども、そこまでやるには、それなりの意義なり理由が必要なわけで、その辺、最初からタクシー業界の位置づけなどから飛び越して書いてあるわけですが、1つ私は、安全ということを、もうちょっと強調してもいいんじゃないかなと、その部分については思います。やはり乗客の命を預かっているわけですから、その分、ほかと比べて、こういう不況カルテルをやっても許されるという意義づけには1つなるんじゃないかと思います。

古今東西、不況カルテルをやっとうまくいったという例はないんですね。政府が補助金を出して、設備廃棄なり供給力削減に補助金を出して買い上げたり何かしたやつでも大体うまくいっていない。当局が予定したような方向に進んだ例というのはほとんど知らないわけです。例えば、漁船の設備削減などもそうですけれども、交通分野では、内航船がいい例で、長いこと、ずっと新しく内航の船を持とうと思ったら、既存の事業者から、船を、その権利を買わなければいけないという状況に置かれて、それがあまり長いこと続けていたからどうなったかという、船を持っているという既存事業者の持っている権利が経済価値を生じるようになって、信用金庫などはそれを担保にしたと。やめるのにえらい苦勞して、ようやくと収束しつつあるわけですが、こういう不況カルテル的なことをやった場合、あまりにそれを長期化すると、そういう変なことになる。私は、排出権もそうなるんじゃないかなと思っているんですね。ですから、これは、いずれにしろ、立法技術的には時限立法になるんでしょうけれども、短期集中的にひどい状況を直して、さっさとやめるというのがいいような気がします。

それで、やはりタクシーは、地域によって状況が違いますので、全国一律の措置にはなじまないんじゃないかなと思います。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。鎌田委員。

【鎌田委員】 このメモの考え方については、おおむね意見が反映されているかと思いますが、私は、この問題、このワーキンググループに入って何を話すのかということを考えていましたら、やはり労働条件の向上をどう図るかということがポイントだったと思うんです。それが最初に私が会議に出て非常に面食らったのは、供給過剰、要するに需給調整の問題と運賃の問題。これは何なんだろうと思って、でも何回も出席して、私も勉強いたしまして、この業界の特殊性ということを少しはわかってまいりまして、そして、やはり労働条件の向上ということを考える場合には、需給調整というのは避けられないというふうに私も思いました。つまり、そういう意味では、運送サービスの面での市場を規制するということになると思うんですが、そういった点ではやむを得ないのではないかなと思ったわけです。



ところが、これは、サービス業を規制したら、その下の労働市場も何らかの規制が働く、規制をすることが普通の考えで、ところが、この報告書をちょっと読んでみますと、労働市場については自由な雰囲気がちょっとあるんですね。それがどういうニュアンスで書かれているのかというのは、まだちょっとよくわからないんですが、ただ、サービス市場は規制します、労働市場は自由です、それで目標は労働条件の向上ですというふうにとらえられたら、おそらくこれは理解されないと思うんですね。

じゃあ、労働市場は何で重要なんですかという話になるんですね。おそらく、この考え方の趣旨としては、そういうことを言っているのではなくて、労働市場のあり方についても、今後の検討課題でありますし、また、私なりの理解でいきますと、労働市場のあり方というのは、労働行政の中で基本的な最低条件の規制などをやっておりますので、それはやっていくと。ただ、需給の調整、あるいは増車規制というようなところで、コンプライアンスの問題を考える場合に、労働条件の規制をストレートに労働行政でやるというだけにとどまらずに、事業規制としてもこの労働条件の改善を考えていくというようなニュアンスがもし入っているのであれば、これはかなり強烈的な進歩、前進ではないかと思っています。

ただ、それは厚生労働省との連携とか、あるいは法律をどう適用するかという大きな問題がありますので、その辺のところは細かいことを考えなければいけないんですが、私としては、このメモについて、もし今のような理解であれば、つまり労働市場についての従前の労働法に基づく規制に加え、まさに事業のあり方について、国土交通省としての事業規制も含めて考えていくという、そういうようなニュアンスであるとすれば、これは単なる旧態たる規制状態に戻るというのではなくて、大きな前進というふうに私は考えておりますので、そういったようなことで、今後の展開に期待したいと思っています。

そして最後に、10ページ目の、「その他留意事項」の○の2つ目のところで、歩合賃金についても、合理性を認めざるを得ないというふうなところと、その下のところに、しかし、「それを所与の前提とするのではなく、合理的な範囲内で、その改革の可能性も含めて検討する」ということになっておりますので、こういったことも含めて、今後どのような形で、この供給過剰状態を規制しつつ労働条件の向上につなげていくかということを検討していきたいと私は思っています。

以上です。

【山内委員長】       ありがとうございました。下谷内委員、どうぞ。

【下谷内委員】       今回お示しいただきましたこれにつきましては、私どもとしましては、特に6ページの対策に利用者のニーズに合致したサービスの提供ということで、最初に、利用いたします消費者の考えを書いていたことに非常にありがたく思っております。一番最初に書いてあります、利用者への情報提供の充実というのはぜひお願いしたいと思っております。なかなか利用に当たりまして、本文の中にも書いてございますが、高齢者だとか弱者、そういう者が利用するに際して、今後増えるだろうということも書かれ

ておりますので、ぜひそういう利用する者に対するきめ細やかな情報の提供というのが必要なのではないかと考えております。

それから、先ほど来出ておりますが、規制緩和につきましては、今、国の方針としてそのようであるならば、ただし、それを全面的に認めるということではなくて、これだけの大きな問題がございますので、その中でどのように考えていくかということではないかと考えております。

そういたしますと、例えば、9ページの「悪質事業対策」のところで「考えられる具体策の例」というのがございまして、経営者の法令知識確認の厳格化云々と書いてございますが、こういうところに「経営者の」というのが出てまいりますので、そうではなくて、賃金体制、それから労働条件、先ほど来出ておりますようなことも含めまして、経営者の努力というものについて少し見えにくいかと考えております。これをしっかりすることによって、人件費が70%ということを前提で書かれておりますが、もう少し何らかこのところを、労働条件、運賃とあわせてご検討いただきますと、経営者の経営努力というのがまた別な形であられるのではないかと考えております。

何点かありましたんですが、それぞれのところでおっしゃられましたので、今のところはそうように考えております。

【山内委員長】 ありがとうございます。政栄委員、どうぞ。

【政栄委員】 よく整理をされて、今後の議論に耐え得るものだというふうには評価をさせていただきたいと思えます。その上で一、二、意見を申し上げたいと思えます。

基本的には、評価も含めて、鎌田委員の発言、少なくとも95%ぐらいは同じ意見でありますので、その部分については割愛をさせていただきますが、ただ、これまでも意見がありましたように、例えば、適正なというか、何をもってという部分、その指標の基準でありますけれども、例えば、雨が降ろうと雪が降ろうと、いつでもタクシーが乗れる状態、これを適正とするということになると、ほんとうにお天気のいい日は空車であふれるという、こういう悪循環、反面が出てまいります。そういった観点からすると、なかなか何をもって100とするかということについては議論があるところだと思います。これからの具体論の中で、その辺についても突っ込んだ議論をしていただければありがたいと思えます。

それから、まず全体として、私どもの考え方としては、今いろいろと労働条件の問題についても言及していただいておりますけれども、労働条件等々、行き着く先が今の仕組みの中で言いますと、労働条件がある程度回復してくる。すると、また増車になる。増車になると、また労働条件が悪化する。運賃値上げだとかいろいろなことに頼らなければいけなくなる。こういった悪循環をどこで断ち切るかという論点。そこら辺については、まだ十分に今の段階では示されていないように思います。そういった悪循環をまず断ち切るためには、その1つの方策が、今もお話がありました運転者、ドライバーの資格要件、こういったものについて、これは事業者の皆さんを前にして言うと失礼なんでしょうけども、車庫

があってドライバーがいたら、車はどんどん増やせというのが事業者の本能でありますから、そのところを何とかコントロールしていくような仕組み、そしてそれはフィードバックされて、利用者の皆さんにもいいタクシーサービスが提供できるような仕組み。こういったものを論点の中に加えていただければと思っております。そういった意味では、需給の問題、それから運賃の問題、地域特性の問題、事前・事後のチェックの問題、網羅されていると思います。

ただ、特にこの意見の中にもありましたように、新規参入事業者を排除するような仕組みというのは、ハードルを高くする仕組みというのは、個人的には私は反対であります。規制緩和はやり過ぎだったという意見の持ち主でありますけれども、そういったまともな事業者まで排除するという点については反対の立場を述べさせていただきたいと思っております。ただし、今現在、新規参入事業者、申請主義、申請書類だけのチェックで終わってしまっている。確実にチェックがなされていないから、ふらちな事業者が行ってきているという現実がございますので、そこはこの事前・事後のチェックとあわせて、ちゃんとした法律が意図するような事業者が入ってこれるような仕組み。そして、そうではない事業者は門前払いを食わせるような仕組み。こういったものについて、もっと今まで以上に取り組んでいただければと思っております。これからの具体論の中で、またそういう議論になると思っておりますけれども、ぜひよろしくお願ひ申し上げたいと思っております。特に地方の地域の考え方については尊重していく仕組みということについて、大きく活字をさいて言及させていただいたことに感謝申し上げます。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。丁野委員、どうぞ。

【丁野委員】 これまでの論点とか皆さんのご議論、大変要領よくまとめていただいていると思っておりますので、基本的にこの中間報告としては支持を申し上げたいと思っておりますが、報告書の構成の中で1つちょっと気になっておりますのは、6ページから後の対策のところ、一番最初に「利用者ニーズに合致したサービスの提供」。こういうことを最初の視点でうたわれるというのは非常にすばらしいことだと思いますが、この1番目と2番、つまり供給過剰、それから過度な運賃競争、悪質業者対策、その他というふうにあるわけですが、これらの各対策が体系的にどうつながっていくのかというところの読み方がなかなかちょっと難しいなと思いつつながら、ここの対策のところを考えておりました。

私は、もともとはタクシーというのをサービス産業と捉えておりますので、基本的に言うところ、需要のあるところに経営資源を集中することによって効率を高めて、そしてまた新たな需要を喚起していくというふうな大きな流れの中で問題をとらえるべきではないかと思っております。実はこの点は、先ほど関先生とか安部先生からもご指摘がありましたので各論は申し上げますが、私は、地域活性化とか観光というようなところでいろいろな仕事をしておりますので、特に地域の二次交通の中でタクシーの役割というのは非常に大きなものがある、また大変多くのことを期待されておまして、そういう中でさまざま

な新しいトライアルも今起こってきているわけです。これは関先生の視点と同じなんです  
が、こういう新しいトライアルとか新しい事業チャレンジに対して、いろいろな制約もある  
というふうなところで、むしろ逆にこういう規制をどんどん緩和していきなり、あるい  
は支援の仕組みをつくっていくなりといったような視点が大変重要なのではないかと思っ  
ております。

それから、私どもでは昨年「カーたび機構」といいますか、自動車旅行の促進のための  
機構というのをつくりました。現在、観光においてはマイカーが6割、7割というふうな  
位置を占めるような状況になってきておりますが、そのマイカーで移動するということだ  
けですべて完結するわけではなくて、実はここに、バスとかタクシーだとか、あるいは鉄  
道とか、さまざまなものが組み合わさって、その中でタクシーの役割というもの新しく  
組み込んでいけるのではないかと思っております、そういう意味で地域交通の中におけ  
るタクシーの役割というものをきちんと考えなければいけないのではないかと。そこにも  
タクシーの新しい事業チャンスがあるのではないかと思います。

それから、最後ですけれども、9ページ目の「悪質事業者対策」の中にいろいろな視  
点が書かれておられますが、この中に実は、消費者ニーズと言いながら、いわゆる消費  
者視点といいますか、そこがちょっと抜けているのではないかという感じがして  
おります。例えば、消費者モニターがきちんとチェックをしていくとかいったよ  
うな、そういう仕組みづくりというのも一方で必要なのではないかなど。近代化  
センターとか、そういうものがあるわけですが、消費者がきちんと評価をしてい  
くという通常のサービスに対する評価というふうな意味で考えますと、タクシ  
ーもそういうふうな仕組みというのが必要なのではないかという観点をちょ  
っと申し添えさせていただきます。

**【山内委員長】** ありがとうございます。では、ちょっと鎌田委員と藤井さんが上げて  
いらっしゃる。いいですか。藤井さんは上げていらっしゃる。じゃあ、藤井さんと安部  
さんと、それで業界の方にもご発言願いたいとーもう藤井さんはいいんですか。

**【藤井委員】** いや、上げました。

**【山内委員長】** では、どうぞお願いします。手短にお願いします。

**【藤井委員】** 今の丁野委員のご意見を伺いまして、1点だけ。やはり対策の、6ペ  
ージ、7ページ、8ページの関係をもう少し明確にしておくとう望ましいのかなと思  
います。と申しますのも、手短に申しますと、1つ目の「利用者ニーズ」に合致させよう  
とすると、供給をどんどん増やして、1分待たずタクシーが来るようにする、値段も  
200円ぐらいで乗れるようにする、といった状態が利用者ニーズに一番合致して  
いるわけですね。こうした状態は、2つ目（供給過剰）と3つ目（過度な運賃競争）  
の観点から明らかに問題なわけです。ですから、そこが矛盾しているところで、  
それをどうすべきなのか、という問題意識がにじみ出るような書き方をし  
ていただきたいと思います。今のようになんが併記されているだけだと、単  
なる水かけ論になってしまいかねないと思われま

ここの議論で、もう1つ申し上げますと、どういうふうな書きぶりが必要かとい  
うと、

タクシーが10分待つて来るのか、20分待つて来るのか、5分待つて来るのかという問題は、それほど社会正義の観点から問題があるとも言えないかもしれません。ところが、年収が200万円を切るとか、これは社会正義の問題になってくるとも言えます。したがって、1つ目と2つ目と3つ目の温度（あるいは、問題の深刻さ）の違いというのは、ちょっとご配慮いただいた書き方をさせていただいたほうがよろしいかなと思います。

以上でございます。

【山内委員長】 安部委員、どうぞ。

【安部委員】 6ページのところの利用者サービスの件ですが、ここで上げられていることは、むしろ業界の自主努力というか、業界が頑張ってくださいようなものだと思うのです。行政として利用者サービスという場合は、先ほど私が申し上げたように、供給形態と供給内容といいましょうか、質というのがあって、供給形態のところで多様な供給形態が可能になるような、そこの規制緩和をすればいいわけで、供給の内容とか質はむしろ事業者や業界団体の質を高めていって、そちらでやっていただくということではないかと。ですから、ここで上げられているのは、国として何か大々的に取り上げて、施策として推進すべきものに上がるものだろうかということなので、ここはもう少し検討の余地があるのではないかと思います。

それから、タクシーセンターの利用者の苦情を見ていますと、一番大きなのは接客だとか、近距離で嫌な顔をされたとか、そういうことでありますから、じゃあ、なぜそういう問題が30年、40年解消されずに起こっているのかということを考えていく必要があるだろうと思っております、それがやはりタクシーの構造問題で運賃問題や供給の問題だというふうに私は理解しておりますから、そこを踏み込むべきだろうと思います。

それから、揚げ足取りではありませんが、先ほど関委員から韓国のタクシーのことが出たのですが、私は1年ほどソウルにおりまして、あれは、実は乗合ではなくて、走りますと勝手にドライバーが止めて乗せるんですね。じゃあ、一人乗ってきたからといって、目的地まで運賃が折半になり、自分の運賃が安くなるのかというと、そうじゃなくて、両方からメーターの金額を取ります。それで、ドライバーは座席が埋まるまで追加でどんどん乗せるわけです。韓国には模範タクシーと普通タクシーという2種類のタクシーがあって、普通タクシーのほうはドライバーの収入が悪いものですから、そういうことをして収入の低さを補っていると。そういう混載を避けるために十数年前に新設されたのが模範タクシーです。韓国の例は、決して推奨されるべきサービスではないということです。

【山内委員長】 相乗りをやっているのは、ワシントンDCですね。

じゃあ、富田委員。

【富田委員】 いつも私が発言するときは時間がなくなっているようですけども、簡単にお話しさせていただきます。

どちらにしましても、私どもの業界のために、ほんとうに真剣にいろいろ議論していただいて、また中間まとめもやっていただきまして、ほんとうにありがとうございました。

内容につきましては、業界の中でまたいろいろと検討させていただきたいと思っておりますけれども、二、三、ちょっと私、感じたことを述べさせていただきたいと思っております。

1つは、日本のタクシーというのは、もう世界的にすばらしいサービスで、日本のタクシーはいいという評判は世界的にも定説になっているわけです。それが戦後ずっとやってきたわけで、全部が全部いいとは私は言いませんけれども、非常に世界的には評価を得ている。

ただ、バブルのときに、大変皆様方にご迷惑をかけて、タクシーの評判も悪くなったんですけれども、需要が一遍に急に伸びてきますと、それに対応できないというような問題もありまして、私どもの業界もできるだけ対応しようと思ってやったんですけれども、そう急に運転手さんは集まらない、そう急に車をオーダーできないということで、なかなかこれに対応できなかったのが評判を悪くなったもとなかと思っておりますけれども、もともとは、日本のタクシーの質というのは、皆さんのいろいろご理解もあつたんでしょうけれども、非常に世界的には評価されてきて、それほど昔から質が悪いというあれではなかったと思うんですけれども、今、新規参入をどんどん入れて、よくしようというお考えはわかるんですけれども、一般的に非常に聞こえのいい言葉だと思っておりますけれども、じゃあ、この6年間で新規参入が何社あって、どういうことを今やっているのかと。この辺を国土交通省に出してもらいたいと思うんです。私どもが見ている限り、新規参入は、タクシーセンターの負担金も払わない。いろいろな問題を、いろいろなところで起こしているんです。表面、私どもは出しませんが、もう探していくとたくさん問題が起きていると。

それで、コンプライアンスの問題が出ていますけれども、コンプライアンスで引っかかるのは新規参入のところはかなりあるんです。その辺も出していただかないと、新規参入絶対論みたいなことを言われてしまうと困るんですね。既存の業者もみんな、ほんとうに今、存亡をかけて努力しているわけです。そういうことで、新規参入だけが何かいいような話を出されても困るということで、その辺のところも誤解のないようお願いしたいと思っております。

それから、もう1つは、この交政審でいろいろ論議されてきまして、供給過剰ということについては、我々は共通の認識を持てたのではないかなというような気がいたしております。これをどういうふうにするかというのは今後の課題ですけれども、議論が1年間というのは、ちょっと長過ぎるんですね。この議論をしまして、最近、一般紙もいろいろと出ておまして、あれを読みますと何が起きるかといいますと、これは台数規制になりそうだということで、駆け込み増車をやっておこうと、今のうちに増車をやっておこうというようなふらちな人がたくさんおまして、ばたばたと増車が出てくると。それで、これを話している間じゅう放っておくということは問題があるんじゃないかと。ですから、早めにまず、車が多過ぎるからどうかしようという、こういう会議ですから、とりあえずストップさせておくと。それで、今の需要に合うように供給をどういうふうにか

わせるかという、車の台数を減らすとかいろいろ考えればいいと思いますけれども、とりあえず急いでやらないと、もうきょうにでも駆け込みがどんどん出てくるというようなことを私は心配いたしております。そういう意味で、早急にその手を打っていただきたいと。それで1年たって、増車したり新規参入がどんどん入ったほうがいいよというのであればまたやっていただければいいので、とりあえず、我々の結論が出るまでは何とかこの辺をご配慮いただければありがたいと思っております。

基本的には、この交政審というのは、いろいろお話を伺ってまいりますと、私どももお願いしてまいりましたけれども、安全とサービスのために乗務員の賃金を何とかしてあげたいと、してほしいということで皆様方にご議論いただいているわけですが、そのために運賃の値上げもしていただいたと。ところが、運賃値上げしていただいて、減収になってしまっていると。実際今まで1台の車が100稼いでいたのが、100を切って、96とか97とか98になってしまっている。これは東京の例ですけれども、もう全国的に、全国的に、値上げしたところも値上げしないところも、みんな減収になってしまっているという世界的なこの不況の影響を非常に受けているというような業種でございます。

ほかの業種もそうっておりますけれども、それを、そういう中で、これをどうしたらよくなるのかという問題があるわけですが、供給過剰を直せばよくなるんだと。それから、過剰な安売り運賃を直すべきだというようなところに意見が集約されてきているような気がするんですけど、今の乗務員というのはもう高齢者ばかりで、またアルバイト的な定時制の運転手ばかりで、私どももほんとうに商売をやっている、自信がだんだん薄らいでいると。大丈夫なのかと。先ほど安全のお話が出ましたけれども、ほんとうに安全面は大丈夫なのかというような気がいたしております。自分で事業をやっているそんなことを言っているのは無責任なわけですが、ほんとうに心配するぐらいな程度に給料が低下してしまっているということで、労働条件を改善して、若い人を何とかこの業界に入れたいというのが基本的な考え方でございます。

それには、運賃値上げではどうしてもこれは達成できないということは、我々はこの間、運賃を値上げして、この経験則で、もう経験しているわけです。それではどうしたらいいかといいますと、やはり経営の効率しかないと思うんです。供給過多へまた戻ってくるわけですが、車の台数を調整する以外にないんだというような気がします。むだなタクシーを走らせないで、効率よく車を走らせれば、それで運賃値上げしないで乗務員さんの給料を上げられるというように私は思っております。

特に最近、燃料がすごい高騰して、燃料の高騰のために運賃値上げしていただいたんですけど、これが増収になりませんから何にもならなかったというような現状で、経営はほんとうに非常に苦しくて、全国から何とか燃料のための方策を考えてほしいということが私どもの業界のほうに陳情がかなり出てきておりますし、国土交通大臣に対してもそういう要望が出ております。そういうことで、経営も非常に苦しいと、それから乗務員さ

ん方も非常に生活が苦しいというところを、ぜひこの交政審で救っていただけるような結果が出るようお願いして、私のほうの話を終わらせていただきます。

1つだけ、きょう皆様方に、我々の業界でつくっております第三者機関というものの結果の本をお渡ししてあると思いますけれども、後ほど三浦委員から説明をさせていただきたいと思いますが、その中で特に私が感じたのは、私は、この第三者機関のメンバーではありませんので、結果をこの間読ませていただきまして、特に感じたのは、パリ、ベルリン、マドリッド、ロンドン、ニューヨーク、アトランタ、北京、上海、イタリアというところが全部台数規制を結果的にやっているんですね。それで運賃規制もやっているんです。やっていないところはどこかという、日本だけなんです。そういうことで、世界の大都市が全部やっていて、日本だけどうして別のことをやらなければいけないんだというような気を持ちまして、ぜひ先生方に、この第三者機関のそこのところだけでもごらんになっていただければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【山内委員長】      じゃあ、坂本委員。

【坂本委員】      私からは、富田委員の言葉の中に出ていませんでしたけれども、我々3人の事業者の存念としては、7回このような形で参画をさせていただいて、長年、私どもはこの業界に身を置いておりますけれども、改めていろいろな方から角度の違ったご所見、ご意見等々を拝聴させていただきました。ものすごくある面で反省しておるところがあります。ここの最終の取りまとめに至って、いろいろとごちようだいしたところのそういうアドバイスを真摯に身に受けながら今後対応して、しっかりしたものを最終的におつくりをいただくようにやらなければならないと、決意を改めておるところでございます。その意味においては、ほんとうにありがとうございます。

それから、行政のほうで、ただいま出てまいりましたものは、率直に申し上げますと、隔靴搔痒的な感覚がしないでもございませぬけれども、それは非常に真摯にご理解を賜りながらのおまとめというふうに、偉そうな言葉で申し上げますけれども、ご評価を差し上げさせてもらっているところでございます。我々としたら、ほんとうにそれぞれの地域で、これからの国民生活のご貢献をさせていただけるような、世界に冠たる日本のタクシーを今後日本の国民生活の中で、世界に冠たる日本のタクシーをつくり得るべく我々も頑張りますから、ひとつ、ほんまに本気になって、後の最終取りまとめによりしくひとつ、心強く感じていますので、心強く続けておいでいただくということに、そういう雰囲気でも申し上げさせていただきながらお話とさせていただきます。

【山内委員長】      ありがとうございます。最後は、三浦委員。ちょっとこれ、できるだけ簡単をお願いします。

【三浦委員】      すみません。先ほどお手元に配付させていただきました全国ハイタク連合会で取りまとめた内容でございますが、富田会長は業界でいつも言われているんですが、40年以上かかわってきて、一番今危機的な状況だと。私もそう思っております。そんな思いで富田会長には、業界のいろいろな活動をしていただいておりますが、特に昨年、就



任以来、このタクシーの現状を何とか改善していかなければ将来がないだろうという思いから、ただ、業界ですと、すぐ業界エゴだと言われますので、第三者の公平かつ客観的な立場からタクシー事業制度についてご議論いただくというような提唱をされまして、そこで連合会としては、皆様もご承知だろうと思いますが、岡田清成城大学名誉教授を座長として、学識者の方、またマスコミ関係者からなる「安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究会」というものを設置いたしまして、3月より議論を重ねまして、今回、中間取りまとめということで、この報告を受けましたので、委員の先生方にもご参考いただければということで配付させていただいたところでございます。

報告書の中間取りまとめの内容でございますが、大きく分けまして、1つはタクシー事業の特性と現在の問題点。それから、もう1点は、安全・安心なサービスを提供するために望ましいタクシー事業というような視点からご議論いただいたということでございますので、内容については、また後ほどお読みいただければと思います。

また、先ほど富田会長からもお話が出ましたが、研究会では、特に海外のタクシー事業規制についても調査を行っております。そういう資料も挿入されておりますので、よろしく拝読いただければと思っております。

今後、この委員会としては、本年の11月に最終報告を取りまとめるということでございますが、委員会として、今後の課題ということを整理していかなければならないんじゃないかということで、特に需要の構造的な減退が見込まれる中で、利用者にとっても、事業者にも、また労働者にとっても、さらに環境にとってもメリットが得られるような制度構築を目指す検討をしていただくということになっておりますので、よろしくお願い申し上げます。また詳細等につきましては、もし御質問等がございましたら、後ほどでも結構ですから、全タク連の事務局の伊藤理事長に出していただければ幸いです。

以上でございます。どうもありがとうございました。

【山内委員長】 ありがとうございます。これで皆様、委員の皆様、一あたり発言をいただきました。大体時間も迫っておりますので、議論を収束させたいと思うんですけども、きょう、事務局から、これまでの議論と、それから国土交通省の考え方というのを出していただいて、私の印象を申し上げますと、全体といたしますか、大きな方向性として、きょうお示しいただいた国土交通省の考え方について皆様ご同意をしているのではないかと思います。

おそらく強調点といたしますか、どの視点で見るかということ、それから具体的にどうするんだということについて、お立場、あるいはお考え方がそれぞれ違って、それについていろいろなご議論をいただいたというふうなことだと思います。

ただ、それについての印象を申し上げますと、比較的建設的な意見をいただいたというふうに思っているんですね。ですから、その意味では、これから今年暮れに向かって、このワーキンググループとしての取りまとめをするに当たって、1つ1つ十分に考慮して、

盛り込んで、答申は我々が出すものですから、我々の結論を出していきたいと思っております。その意味では、事務局に中間取りまとめを出していただいた、考え方を出していただいた、これについて非常に大きな感謝を申し上げたいと思います。

そういうことで、これから基本的にはこの方向に従って、我々としての考え方を取りまとめるということによろしいかと思っておりますけれども、その点について、またいろいろご指導いただいて、具体的な点についてとなってくると、少しずつ考え方が違うと思っておりますけれども、このワーキンググループとしての方針はきちんと取りまとめたいと思っております。先ほど藤井さんが言いましたけれども、やはりその間の答えをどう出すのかというところをいろいろ議論していくのかなと思います。ありがとうございました。

それでは、本日予定していた議事はこれですべて終了ということにしたいと思います。事務局から何か事務連絡等あれば、お願いいたします。

【阿部企画官】 次回以降の日程でございますが、後ほど電子メールを通じまして調整させていただきたいと思っておりますので、ご協力をお願いします。

以上です。

【山内委員長】 それでは、ご協力いただきたいと思います。どうもありがとうございました。

— 了 —