

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9回）

平成20年9月4日（木）

【阿部調整官】 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9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、藤井委員がご欠席ということでございます。それから、事務局のほうは、本田局長、少々おくれて参ることになっておりますので、ご了承願います。

続きまして、メンバー交代のご報告をさせていただきます。前回まで専門委員として全国個人タクシー協会から原会長にご参加いただいておりますが、同協会の会長が交代されましたので、今回から新たに全国個人タクシー協会会長に就任されました木村様に専門委員としてご参画いただくことになりました。

木村委員でございます。

【木村委員】 木村です。ひとつよろしくお願いたします。

【阿部調整官】 次に、お手元の資料をご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、議事次第と配付資料一覧の次に、資料1として委員等名簿と出欠名簿。資料2として配席図。資料3として「一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整地域の指定等について」という資料、それから、資料4として「タクシー事業を巡る諸問題に関する見解」という資料、それから、資料5として1枚物でございますが、「WGの当面の進め方（案）」という資料、それから、資料6として「利用者のニーズに合致したサービスの提供について」という資料、それから、資料7として「悪質事業者対策について」という資料、それから資料8として、これは分厚い束で参考資料の束でございます。それから、資料9として、これは前回お示ししました「タクシー問題についての現時点での考え方」、概要と本体、一緒にとじております。それから、別途机に置かせていただいております全国ハイヤー・タクシー連合会からご提供いただいた資料でございます。それからもう一つ、新聞記事が置いてございます。これは大阪タクシー協会からご提供いただいた資料です。それから、委員の皆様には、従来どおり青いファイルを置かせていただいておりますので、ご確認ください。よろしゅうございましょうか。

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。よろしくお願いたします。

【山内委員長】 それでは、お忙しいところをお集まりいただきまして、ありがとうございます。きょうはかなり出席率がよいということで、この会場がいっぱいになっており

ますけれども、早速ですが、議事を始めたいと思います。

今回のワーキンググループからは、前回、中間的な取りまとめと整理をしたわけで、その整理を踏まえまして、具体的にどういう制度をつくっていくか、制度のあり方についてご議論いただくこととなります。

ただ、皆さんご承知のように、審議に入る前に、ここの前回の取りまとめからきょうまでの間に2カ月ほどたっておりまして、行政のほうでタクシーに関するいろいろな動きがございました。まずはそれを事務局からご報告いただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

【奥田旅客課長】 事務局をさせていただいております旅客課長の奥田と申します。

前回、「タクシー問題についての現時点での考え方」という公表がなされました翌日の7月4日から旅客課長を拝命いたしております。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、私どもからの報告事項といたしまして2点、「緊急調整地域の指定等について」と、規制改革会議からの「タクシー事業を巡る諸問題に関する見解について」のご報告させていただきたいと思います。

まず、資料3をごらんいただきたいと思います。

これは、かつてワーキングでもご説明させていただいたところでございますが、タクシー事業におきましては、道路運送法8条の規定に基づきまして、著しい供給過剰のため輸送の安全や旅客の利便を確保することが困難となる、そういうおそれがあると認められる地域について国土交通大臣が「緊急調整地域」を指定することができる、その結果、新規参入や増車を禁止する措置を講ずることができることとされておりますが、今年1月9日から8月31日まで、仙台市がこの地域に指定されておりましたけれども、その後、要件の見直し等を行いまして、指定の継続を行うことが適当であると考えましたので、それについて1点ご報告したいと思います。

それからまた、緊急調整地域の指定に至る事態を未然に防止するという趣旨で運用上の措置として、供給過剰の兆候のある地域を「特別監視地域」に指定しまして、重点的な監視や行政処分の厳格化等の措置を講じてまいりました。

それに加えて、昨年11月20日より試行的措置として、特別監視地域のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化等を招く懸念がある地域を「特定特別監視地域」に指定いたしまして、運転者の労働条件の悪化や不適切な事業運営のもとで行われる供給の拡大について事業者の慎重な判断を促すための試行的措置を講じてまいりましたが、本年7月11日には供給過剰に伴う問題の改善が必要なる地域として需給調整規制廃止前と比べ、需給関係が悪化している地域を加えるなどの見直しを行ったところでございます。この2点についてご報告をしたいと思います。

まず、資料3の1ページ目でございますが、「道路運送法に基づく緊急調整地域の指定」でございます。これまで、今申し上げましたように仙台市につきましては、平成20年1月9日付で今年の8月31日まで緊急調整地域の指定をいたしておりましたところでござ

いますが、その後、仙台市の状況を見ますと、継続指定の要件であります1日1車当たりの実車キロ・営業収入が減少している、また、事故件数が減少していない、法令違反・苦情等の件数も減少しておらず、総合的に判断して地域の状況の改善が図られていないと判断いたしました。そこで、道路運送法の規定に基づきまして、運輸審議会の諮問手続を経た上で、9月1日から平成22年8月31日までの2年間継続してこれを指定するということにさせていただいたところでございます。

この資料の4ページ目をごらんいただきたいと思っております。A4横でございます。左上に赤い網かけで「緊急調整地域」と書かせていただいておりますけれども、この指定要件につきましては従来と同様、継続要件については今申し上げたとおりであります。これまでと異なる点として、これまでも改善計画の策定を求めておりましたけれども、「タクシー事業構造改善計画」と名称を変更いたしますとともに、現行の記載内容に加え、運転者の労働条件の改善等、記載事項の充実を図りまして、かつ指定期間、これまで基本的に1年ずつ延長してきてまいったところでございますけれども、この構造改善計画の着実な実施を図っていくという趣旨から、今回、指定期間を2年としたという変更をいたしましたところでございます。

以上が、緊急調整地域に関するご報告でございます。

それから、その次、5ページをごらんいただきたいと思っておりますが、平成13年の通達に基づきまして、緊急調整地域の指定には至らないけれども、供給過剰の懸念がある地域として「特別監視地域」というものを指定してまいりました。その指定要件につきましては、その指定①ということに書いてあります「需給関係に関する要件」、1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が前年度と比較して減少、かつ1日1車当たりの実車キロまたは営業収入について、前5年平均と比較して10%以上下回る、または前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して10%以上下回るというもの、あと車両数に関する要件として、延べ実働車両数が前年度と比較して増加、ということ掲げましてやっておりますけれども、先ほど申し上げましたように、供給過剰の懸念がある地域をさらに監視していくという趣旨から、要件②を追加いたしまして、1日1車当たりの実車キロまたは営業収入が平成13年度と比較して減少している地域、または運賃改定を行った場合に1日1車当たりの営業収入の上昇率が運賃改定率の2分の1以下であった地域につきましては、この「特別監視地域」に指定をするということにさせていただきました。

指定に伴う措置につきましては、これまでの措置と変更はございません。既存事業者が増車をする場合には7日前に届出をしていただいて、増車実施後に監査、それから、一たん減車した後に以前の台数まで戻すまでの間は、増車に伴う監査を行わないということにさせていただいております。

この指定要件の変更に伴いまして、次の6ページでございますけれども、特定特別監視地域につきましても、指定要件②を加えさせていただきました。特別監視地域の新たな要件のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が比較的大きな地域、「概

ね人口10万人以上の都市を含む営業区域」と書かせていただきましたが、流しの営業形態が主流である地域を指定させていただきました。あとは特別監視地域①から③のうち、①または②に準ずるものとして地方運輸局長が指定することもできるというふうにいたしております。

この地域につきましては、従来の措置と若干変更を加えておりまして、変更の第1点目は、その1番目でございますけれども、タクシー事業の構造改善のための計画的な措置について地域で定めていただくというのを決めております。当該地域の事業者団体に対し、当該地域における利用者サービスの改善等によるタクシー需要の喚起、運転者の労働条件の改善、違法・不適切な経営の排除など、タクシー事業の構造改善のための計画の策定を求めるといたしております、これは全国的に9月中に策定をお願いして提出していただく予定になっております。

それから、当該事業者団体は、計画の策定及び実施に当たっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会などの場を活用して、地域の利用者や地方公共団体の意見を聴取し、これらの意見を十分に反映させることもあわせて求めることといたしております。

それから、2番目の「供給過剰対策」でございますが、増車に関しましては、従来からのこの区域については増車60日前に届出をお願いいたしまして、増車までの間に監査をするというようなことをいたしておりましたけれども、その増車に関しまして監査のチェック事項として、これまでは増車前監査において違反ありということでありましたけれども、加えまして、増車に伴う運転者確保の状況が地域の基準を満たさない、もしくは、既存の車両について実働率が一定数値を下回るという場合には、緊急の増車の必要性が認められないのではないかということで、増車の見合わせ勧告をさせていただくこととしております。しかしながら、法律上はあくまでも届出制でございますので、それを私どもとして法律的に禁止することはできませんが、増車をされた場合には、行政処分を行う場合の加重でありますとか、その確定時の減車勧告や、定期的に繰り返し監査を行うといったようなことをさせていただこうと思っております。

あと、基準車両数内の復活増車に関する監査の特例、これは特別監視地域と同様であります。その上にあります「一定規模以上の減車に対する監査の特例」ということで、「一定規模以上の減車後、その車両数を維持している限りは、原則として監査を免除することにより、自主的な減車を促進」、これはいわゆる巡回監査と申しますか、一定期間たった後の立入監査のことではあります。その他、法令違反とか事故を起こした場合の監査は、当然でありますけれども実施するというところでございます。

新規参入につきましては、最低車両数をこの地域につきましては現行20両にさせていただいておりますけれども、さらに30万人以上の都市につきましては30両、政令市につきましては40両という引き上げをさせていただいております。

参入につきましては、可能な限り許可前の現地確認を実施すること、その際、あわせ

まして社会保険等の加入状況をチェックいたしまして、もしそういった加入が確認できないということになりましたら、行政処分を行うといったような面での強化もいたしております。

今回の措置に基づきまして、事業者における自主的な構造改善への取り組みを促したり、労働条件の改善がどのように進むか、私どもとしても試行的な措置ということで今後、十分監視、ウォッチしてまいりたいと思っております。

以上が、資料3に関するご報告でございます。

それから次に、資料4をごらんいただきたいと思っております。

委員の皆様、もうご存じのことと存じますが、この資料の3枚目になりますけれども、規制改革会議、内閣府本府組織令に基づき内閣府に設置される総理大臣の諮問機関として規制改革会議がございます。民間委員15名から成る会議でございますが、そこで「国際競争力向上グループ」というのがございまして、そこに「運輸タスクフォース」というのがございまして、慶應大学の中条先生がその担当をしておられますが、そちらから「タクシー事業を巡る諸問題に関する見解」という意見書が出てまいりました。

その内容につきましては、まず冒頭の最初の段落でございますけれども、タクシー事業を巡る諸問題について、このワーキンググループで年末の答申に向けて議論がなされている、その中で7月3日に私どもが示させていただいた「タクシー問題についての現時点での考え方」が示されたこと、また、ただいま資料3でご説明申し上げました7月11日の通達によって監視区域の内容の見直しがなされたということ、これがまず意見書提出の背景のようでございます。

私どもの「現時点での考え方」については、タクシー事業における参入・増車要件の引き上げ等、規制緩和の流れに逆行する内容を含んでいるということで、規制緩和によってもたらされた消費者利益を害するおそれがあるということで見解を示す、ということでございます。

意見につきましては4つ、あと、なお書きで手続論が書いてございますけれども、まず1番目といたしましては、平成14年2月に需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が行われた結果、新たな雇用創出、利用者にとっては待ち時間の短縮、多様な運賃サービスの導入等、消費者利益の向上に貢献してきたというプラスの側面を忘れてはならない、という指摘が1点目でございます。

それから、2点目といたしましては、タクシー車両が増加したことに伴い、運転者の待遇が悪化し、過労運転による安全性・サービスの質の低下を招いているとの指摘もあるが、統計データを見る限り、その根拠は薄弱であると。賃金の減少や事故率の上昇傾向は、規制緩和と必ずしもリンクしておらず、参入・増車抑制によってこれらを改善しようとの考え方には疑問があると言わざるを得ないと。また、事故への対応は、台数規制ではなく悪質な事故を発生させた運転手や会社に対する行為規制で対応すべきであると。それから、3点目といたしまして、労働条件改善は基本的にはタクシー事業者の経営課題として、ま

た、より広い社会政策を通じて実現されるべき、というのがこの2点目でございます。

それから「3.」でございますけれども、規制緩和により顧客獲得を進め経営改善を実現したタクシー事業者の実例もあると。そういった前提で、タクシー事業者の経営の実態について、十分調査・把握した上で、タクシー事業として特段にそれが必要であるならば、運転手の適正な労働条件の確保につながる施策を含め積極的な経営改善を導く規制の枠組みのあり方について検討を行うべきである、という指摘でございます。

最後に、タクシー運賃に関する規制緩和が多様な運賃をもたらしたといったような点も踏まえ、タクシー事業に関する一層の規制緩和を検討すべきである、というご指摘をいただいております。

最後はなお書きでございますが、資料3でご説明申し上げました7月11日の措置について、いわゆる通達によって監視対象領域を大幅に拡大する規制が法令によることなく、また、審議会等の審議を経ることなく、一府省内の手続によって発出されたことは極めて不適切で、速やかに見直されるべき、というご指摘、あと、本件に関し、影響の事前評価が十分に実施されたのかという点についても疑義があると、このような指摘をいただいております。

この指摘に関しまして、私ども国土交通省の所見をかいつままで申し上げさせていただきますと、まず、第1点目のタクシー事業の規制緩和の結果、新たな雇用創出でありますとか待ち時間短縮等の利用者の利益向上に貢献したというプラスの面を忘れるなどということでございますけれども、その点につきましては、規制改革会議の見解のとおりと考えておりまして、規制緩和の結果、利用者にとって一定の成果があったものと認識しておりまして、私どもも規制緩和のこうしたプラスの面については今後とも積極的に活かすべきと考えております。

それから、「2.」のところでございますが、ちょっと少々いろいろな中身が含まれておりますので、内容を3つに分けさせていただきました。

まず第1点目として、賃金の減少や事故率の上昇傾向は規制緩和と必ずしもリンクしておらず、参入・増車抑制によってこれらを改善しようとの考え方は疑問があるという点でございますが、私どもといたしましても、運転者の賃金の低下、事故率の上昇などの傾向は規制緩和のみによってもたらされたものとは考えておりませんで、むしろ、それ以前からの輸送人員の減少とこれに伴う需給の不均衡という局面に応じて生じてきた問題であろうと認識いたしております。

私どもといたしましては、運転者の厳しい労働条件や事故率の高止まりなど、タクシーを巡るさまざまな問題の第一要因は輸送人員の減少によるものと考えておりまして、そういった輸送人員が増えない中で車両が増えたり、輸送人員が減る中で車両が減っていかないということがその大きな原因ではないかと考えております。すなわち、過剰な輸送力の供給の継続というものがこうした問題を深刻化させている主たる要因と考えておりまして、問題改善のための対策としては、輸送人員の減少に歯止めをかけることと、供給過剰

の解消、この2点が重要ではないかと考えております。

それから、2点目としまして、事故への対応は台数規制ではなく、運転者や会社に対する行政行為で対応すべきという点でございます。当然のことながら、事故への対応につきましては、運転者や会社に対する行為規制も重要と考えておりました、監査の強化や処分
の厳格化等の事後チェックの機能の強化も重要と考えております。ただ、事後チェックにかかわる行政事務につきましては、行政コスト等の観点から一定の限界がございますし、事後チェックは基本的に問題が顕在化した後に是正を図るというものでありますので、問題の未然防止には十分と言えない面があるのではないかと考えております。特に、供給過剰に伴いさまざまな深刻な問題が発生している地域につきましては、これを速やかに是正するために、必要な限度でやはり一定程度の事前チェックの強化、減車などの措置を、期間を限って講じることが必要ではないかと考えるものでございます。

それから、労働条件の改善は事業者の経営課題であり、より広い社会政策を通じて実現されるべきという点でございますが、労働条件の問題はタクシー事業のみの問題、すなわち運輸行政のみの問題として対処すべきものではないと考えておりますが、しかしながら、タクシーの事業特性といたしまして、利用者へのサービス提供、営業活動がほとんど個々の運転者任せになるという構造が存在しておりました、運転者の労働環境の悪化は、そのままサービスの質や安全性の信頼の低下に結びつきやすいという特質があるという点に留意が必要であると考えております。

輸送の安全や利用者利便の確保に責任を有する私どもの立場といたしましては、公共交通機関たるタクシーの運転者の労働条件が輸送の安全や利用者利便の確保に影響を与えるということであれば、やはり運転者の労働条件にも関心を払わざるを得ませんということで、厚生労働省とも連携しながら、必要な限度で一定の労働条件改善策を講じることが、私どもの責務の範囲内にあるのではないかと考えているところでございます。

それから、「3.」の関係であります。タクシー事業の経営の実態について調査・把握した上で、運転者の労働条件を含めて積極的な経営改善を導く施策のあり方について検討を行うべきという見解でございますが、7月3日にご報告申し上げました「タクシー問題についての現時点での考え方」におきましても、タクシー事業を巡るさまざまな問題への対策の第一といたしまして、利用者のニーズに合致したサービスの提供というものを挙げさせていただいております、これによってタクシーの輸送人員減少に歯止めをかけることが最も重要であるということを打ち出させていただいております。その意味では、規制改革会議と同様、まずは事業者サイドにおける積極的な経営改善が重要と考えております。また、その考え方におきましては、供給過剰対策として供給過剰地域におけるタクシー事業の構造改善も重要であると位置づけておりました、私ども、供給抑制の必要性だけを提言しているものではございません。

なお、7月11日、先ほど資料3でご説明申し上げました試行的措置につきましても、供給過剰に伴う問題が生じている地域につきましては、事業者団体等が、利用者、自治体

等、地域の関係者の意見も踏まえながら、需要喚起策、労働条件の改善策、違法・不適切な経営形態の排除などを内容とする構造改善計画を作成し、問題改善に向けた計画的・総合的な取り組みを行うよう求めているところでございます。

あと「4.」のタクシー事業に関する一層の規制緩和を検討・推進すべきという点につきましては、冒頭申し上げましたように規制緩和のよい点は、当然、今後も活かしていきたいと考えておりました、規制を緩和することによりまして、より良質なサービスが展開され、利用者利便が向上し、あと安全性等の面でも問題がないということであれば、さらに規制の見直しは進めていくべきものと考えております。

最後のなお書きの部分でございます。2つありまして、1つは、監視地域の見直しが一府省内の手続によって発出されたことは適切ではないかということと、それに関する規制の影響分析が十分になされなかったのではないかという指摘についてでございますが、今回の監視地域に関する措置の見直しにつきましては、昨年11月から実施しておりますタクシー事業に関する行政運用上の措置を見直したものでございまして、既に相当の供給過剰が生じていると考えられる地域についてさらなる状況の悪化を招かないための試行的措置として行っているものでありまして、実施後の効果等を検証し、問題があれば必要に応じ措置の見直しを図っていききたいと考えております。

ただ、今回の措置は、結果的に参入・増車といった供給拡大が実施しづらくなるという側面はあるものの、現行の道路運送法の枠内で行政の私どもに授權された範囲内の措置であり、通達によって措置したことが特段問題があるとは考えておりません。

あと、「規制影響分析」とここで指摘されているものでございますが、これは行政機関が行う政策の評価に関する法律に基づきまして規制の新設・改廃に当たりまして実施が義務づけられているものでございますが、その法律に基づくルールによりまして、政令以上のレベルによって規制の新設・改廃が行われる場合にはそれを行うべきとされておりまして、今回、それには該当しないと考えておりますので、必ずしも事前の規制影響分析を行わなければならない性格のものではなかったと考えておりますが、7月11日の制度見直し後もパブリックコメント等によって広く意見を求めることもしておりますし、申し上げましたように供給過剰地域と考えられるところについて、さらなる状況の悪化を招かないための試行的措置でございますので、いろいろな意見を踏まえながら、また適宜見直していきたいということでございます。

以上が、資料3と4のご説明です。

【山内委員長】 どうもありがとうございました。

ただいま、資料3の緊急調整地域の指定等、これについてと、それから資料4の「タクシー事業を巡る諸問題に関する見解」、これは規制改革会議からのペーパーということになります、ご報告いただきました。何かご質問等ありましたら、ご発言を。

【佐々木委員】 委員長、いいですか。

【山内委員長】 では、先にどうぞ。それから佐々木さんでよろしいですか、その順番

で。

【坂本委員】 私ですか。

【山内委員長】 はい。

【坂本委員】 ただいま、この規制改革会議のこの見解の説明を受けました。一言で申し上げれば、私は大阪でございますけれども、今日ご利用いただいております方の利用者利便、すなわち安全でありますとか、快適でありますとかということにつきましては、まさに大変な状況になっております。

したがって、今ここに書いてある内容から言ってみまして、少しく話が長くなるかもしれませんが、1番のところの「新たな雇用の創出」という言葉がございますが、近畿、関西、特に地方、大阪などについて今日いろいろと分析をいたしてみますと、ここ数年、車両の台数こそ増えました。しかしながら、それに携わっていただけるドライバーさんの数は横ばいでありまして、ましてや大阪においては、今やここへきまして59歳というぐあいには、いよいよますますお勤めいただいているドライバーさんの平均の年齢が増えました。ということは、新しい方がこの業界に入っておいでになっていないということでありまして、その意味からいったら、雇用の創出にそういう産業貢献をしていることにはなりません。

等々でございますが、後刻いろいろまたお話をする機会があるかもしれませんが、我々は当然、事業経営者でありますから、常に経営改善を最大の経営目標としてやっております。新しい顧客の創造は当然であります。こういう規制の緩和がある・ないにかかわらず、従前から何十年にわたって真摯にいろいろとお客さんにより一層ご愛顧いただくべく経営努力はいたしているところでございまして、事今日、この規制の緩和というものがあるから後に我々の手元の大阪・近畿と見てみましても、地方の都市を見ましても、新しく創意工夫、アイデアを凝らしてニューサービスで需要を喚起したとか、あるいはいろいろな機器を出しながらお客さんに志向していただけるような商品・仕組みを開発したとかというものは、新しくこの産業界に入っておいでになった方ではございません。一切ないであります。言葉ではそういうことがあるかもしれませんが、ないんです。我々は、従前から無線という1つの機器を、これはもう顧客の皆さんに一番ご利用いただけて、我々事業者も経営効率が合理化されて運用できるということで、その機器の導入をやってまいりまして、年々これを近代的に仕組みを仕組んできておりますことは、最大の大きなものでございますが、そのほかに、単発的には観光タクシーとか、乗合タクシーとか、あるいは介護タクシーとか、こういうものはこの緩和の法改正の以前からどこの都市でも、我々大阪でも、近畿でもやってまいったことでございまして、新しくこういう改正されて、創意工夫、アイデアの余地を高めたということで、広めたということで、新しくお見えになった方でそういうことをやられて需要喚起、新しいお客さんを掘り起こして、実にこの業界の活性化につながったということはないわけでありまして。

したがって、この言葉は非常に空論でございまして、まさに言葉が踊っているというこ

とでしか我々は考えられないのでございます。言うなれば、一部の特殊な事業者でこういうことを仰せになっておいでになる方もおいでになるかもわからないけれども、大勢、消費者の皆さん、ご利用いただいている皆さんから見たら、まさに大きくそういう経営方針に賛同しておるといってはございません。言うなれば、あまり時間がないので1人でおしゃべりはできませんが、まさにこの書面をただいま朗読されてただいま私が感じたところでございますけれども、机上の空論としか言いようがないということに尽きるかなという気がいたしております。

ほんとうに真摯に、真剣に現場のドライバーの皆さんのお暮らしの、ご生活の環境なんて見ておりましたら、今日は大変でございまして、これは規制緩和によるところの要因ではないという、今、旅客課長の説明にもありましたけれども、これを何とかするために働いておいでになる方こそが「衣食足りて礼節を知る」で、まさに利用者のご利便におこたえしていただける第一の課題でありますから、それを我々事業経営者と一体となって当局のしっかりした指導のもとにやっていくことこそが大切なのでございまして、その意味から申し上げましても、ほんとうにこの書かれてあることが、実際、現場の我々事業経営者とそれに携わっていただいている労働者・勤労者のはっきり、しっかりしたご所見・ご意見をご参照なさって、ご承知くださっておまとめ上げになったことかどうかということについては、これほど疑義を感じて、懸念がある・ないはございません。そのように、今初めて聞くわけであり、見るわけでもありますから、感じてなりませんし、この「一府省内の手続」という言葉がありますけれども、我々としたら、新しいこれからのご利用いただいている、あるいはご乗車の皆さんのご利便の向上、あるいは安全の確保と快適さの確保には、ここの交通政策審議会、国交省で今つくられている、我々が審議しているこここそがこの日本国内でこれから将来どうあるべきか、この公共交通機関としてのタクシーというものが都市も地域もまたいでどうあるべきかということを実際に論議しているただ1つの、唯一の機関であると認識しております。

だから、この内閣府からこういうふうな指摘があることについても、非常にこれまた疑義を感じるところでございまして、まさにこれは何ぞやと。国論を悪い意味で二分しているのでございまして、これは一般の方から見れば、実に不明快な話であります。だから、ご所見等々がいろいろなところではありますが、ここで審議しているわけでもあります。意見をいろいろと出し合っているわけでもありますから、そして、我々は何も古き時代を回顧するということで議論しているのではなく、新しいこれからの利用者利便と労働者のほんとうの生活確保のためにいかような形をこれから仕組んでいったらいいのかということを実際に議論しているのでありますから、今ここで、新しいタクシーの姿をここで模索しようとするその努力でありますから、実に「一府省内手続」ということもけったいでありまして、何もかも実に、長くおしゃべりしておりますけれども、憤りを感じざるを得ないところでございます。

時間ですな。はい、ありがとうございます。済みません。

【山内委員長】 よろしいですか。ありがとうございます。

では、佐々木委員、どうぞ。

【佐々木委員】 坂本委員が今おっしゃいましたけれども、あまり感情的にならないほうがいいと思うんですね。やっぱりこういう考え方を持つ人たちもいるということですのでね。これは、世間の人たちは、この会議のことを知っているわけでも何でもないので、規制改革会議のこの意見書は、結構浸透すると思いますね。

ただ、私がこの間、7月3日のこの「現時点での考え方」について、常識的で筋の通ったレポート、あのときは「インテリジェンスの極めて高いレポート」と評価しましたけれども、それに対して、こういう規制改革会議の見解が出るということについてどう考えたらいいかということなんですね。

どこでどう考えたらこういう見解が出てくるのか不思議でしょうがなかったんですけども、今、国交省から反論が出ましたけれども、一々もつともで、私は繰り返しません、よくわからなかったものですから、何かないかと思ってインタビューの記事を見ていたら、中条教授が言っているインタビューが出ていたんですね。それを読んだら、私が印象的だったのは、3つのことを言っているんです。

1つは、台数が増え続けるということは、マーケットがそれを要求しているんだと言っておられるのです。2つ目は、供給過剰とは思っていませんと言っているんですね。3つ目は、市場原理は今、機能し始めようとしている、こうおっしゃっているんです。それ以外にもたくさん言っておられますけれども。

この辺は、ここ何回もこのグループで検討してきて、タクシーは明らかに供給過剰だということでコンセンサスがとれているのではないかなと私は思っていたのに、供給過剰とは思っていませんと言われると、一体どういうことかなと。それから、市場原理は働かない、いわば市場の失敗の例である。ですから、そういう意味では、ましてマーケットが求めているから台数が増えていっているわけでも何でもないので、どうして我々のこの議論を踏まえた「現時点の考え方」という国交省のこのレポートと規制改革会議のレポートはこんなにも差が出るかということについて、やはり真剣に反省しなければいけないだろうと思うんですね。

それは、多分、我々と彼らの受けている情報の量と質に大きな差があるのだろうと思うんです。ですから、規制改革会議の委員全員ではなくて、かなめの人にはここで得た情報を与えるべきだと思うんです。足らなければ説明するべきだと思うんです。そうでないと、全く違う、反対の結論に行ってしまうということなんですね。それをもし仮にやっておられて情報が彼らも持っているのだとすれば、もうそれは現状認識能力、あるいは情報分析能力が不足しているだけの話で、そういう方はそういう会議の委員からおりにいただきたいと思います。

私が聞きたいのは、今の国交省の反論をどういう形で世にアピールするつもりなんですか。

【奥田旅客課長】 佐々木委員がお読みになったインタビュー記事の中には、多分、よく規制改革会議が行っている手法ですけれども、今後公開討論をやるというのがあったかと思うんですが、その場というのは、私どもはやはりこういったものを私どもの考え方をきちんといろいろな方に聞いていただくいい機会であると思っておりますので、まだ具体的話はありませんけれども、そういったものがあればぜひ受けて、きちっとここの場の議論も含めてお伝えしていきたいと思っております。

【佐々木委員】 規制改革会議のこの「何とか見解」と出ていますね。こういう見解を出されたらどうですか、すぐ、これに対して。

【奥田旅客課長】 私どもとしてですか。

【佐々木委員】 はい。いや、もし国交省がそうではないと言うのだったら、このグループのあれでもいいですけども。

【奥田旅客課長】 なるほど。

【佐々木委員】 何らかの形ですぐ出さないと、これは浸透しますよ、ずっと。

【奥田旅客課長】 わかりました。ご指摘を踏まえてちょっと検討させていただきたいと思います、急ぎ。

【山内委員長】 では、宮下委員。

【宮下委員】 今、佐々木委員も言われましたけれども、この規制改革会議の見解、これは働く立場で反論ということで文書で早速出させていただきました。ですから、国交省の反論、私としては、そういった反論をきちっと文書でしてほしいという気持ちもありますし、また、いろいろなそういう事業者団体の方がおられますので、それぞれの団体でそういった反論を文書できちっと出すのも1つの方法かなと思いますので、そういったことも私からはお願いという形ですけども、働く立場として出させていただきましたので、そういったことも私としては先ほどの反論を文書で出していただきたい、こういう意見があります。

【山内委員長】 では、ご検討いただくということで。

待鳥委員、どうぞ。

【待鳥委員】 中条教授はちょうど12年前、このタクシーの規制緩和で行政改革委員会がタクシーの需給調整を廃止するという報告書を出したときの起案者だと思うんですね。その方の状況認識が十年一日変わっていない、非常に現実を見ようとしないという体質がこんな文書になっているのではないかと思うんですが、当時、中条教授は、台数規制などは撤廃しても需要供給は市場で決まるのだ、均衡するのだと主張されていたはずなのですが、それが一方的に台数が増えて供給過剰になっているという現実について、彼は説明の責任があると思うんですね、その主張の破綻について。

それと、マーケットが要求しているからまだ増車が続いているのだと言われてはいますが、マーケットが要求しているのであれば需要は増えているはずなのに、需要は減っているわけですね。そこで非常にごまかしがあるなと感じました。問題は、需要が減って

いるにもかかわらず台数は減らないで増えているというところにあるわけですし、そういうごまかしということについては、問題があると感じます。

それと、先ほど坂本委員からも言われましたけれども、雇用の創出などになっていないわけでありまして、やっぱり人がもう逃げ出し始めているという現実をどう見るかということについてきっちりと反論しなければいけないだろうと思います。

それから、賃金の減少や事故率の上昇が規制緩和と必ずしもリンクしていないという指摘もここに2項目にありますけれども、タクシーの規制緩和、台数規制の弾力化、および運賃の多様化については、1997年から始まっているわけですね。その年から事故も増えているし、急激に年収も下落をしてきたというのが、このワーキンググループの資料でも出していただいているわけでありまして、事故が高止まりをした2002年、あるいは、賃金がもう著しく悪化してしまって2002年から横ばいになっている部分だけ取り上げて「リンクしていない」と言うことについては事実と反するというのも反論をぜひしていかなければいけないと思っています。

きょう、この資料に出していただいた規制改革会議の見解には、別に資料が添付されていて、タクシーの運転者の年収の推移と、給仕従事者の年収と、それから介護従事者の年収の推移を対比した資料がつけられております。どういう意図でつけられているかわかりませんが、その3業種とも、あまりの労働条件の劣悪さの中で人が集まらなくなっている産業だと思うんですね。それを「高い」と言いたくて出しているのかどうかは知りませんが、やはりそういった資料の分析も行った上で反論いただきたいと思っています。

タクシーの運転者は、平均年収こそ300万円台にいらっしゃいますけれども、それは東京都や首都圏の比重が高くなる加重平均での年収であって、地域に行けば、大多数は年収200万円台という実態にあるわけで、そういった賃金の実態を抜きにして、労働条件が悪化したことへの対策は社会的規制で、あるいは事業者の責任でやるべきだといったような論議は非常な暴論だというふうに、強く憤りを持っています。ぜひ国交省として反論されるのであれば、その辺のところも的確に反論していただきたいとお願ひしておきます。

【山内委員長】 関委員、どうぞ。

【関委員】 国交省がお出しになりました7月3日の「タクシー問題についての現時点での考え方」は、私どものこの中で議論を踏まえて国交省のほうでまとめたいただいた議論という形になります。ご存じのように、全員が同じ意見ということではなくて、私などは、規制緩和そのものがさまざまな諸問題の原因であるという立場に前から立っていないということは常に明確にお示しさせていただきました。そういった意味では、規制改革会議が今回の国交省の考え方に対して、ここだけの議論ではなくて、やはりさまざまな議論をほかからも聞いた上で反論、もしくは意見を述べるというのは、私は一定のいろいろなところからのやはり立場をもって意見を言うていくという部分については、私は評価を

すべきだと考えています。

なぜかと申し上げますと、こちらの議論を踏まえる前の手前のペーパーの中では、やはり一定の規制緩和の中でも新しいサービスが起きたり、新しい新規参入者の中での非常にいい経営者が生まれたりというところについては、国交省自体もある意味では評価をされたペーパーになっていました。

ただ、一定の方向の中で再規制、私は「新しいルール化」という言い方をしたいと思っているんですけども、新しいルール化をする上でも、やはり問題の解決の方法がさまざまあるのだということを私たちはもう一度認識する必要があると思いますので、規制改革会議の意見も十分に踏まえて、今回、ここでも再度議論をさせていただきたいと思っています。

【山内委員長】 小塩委員、どうぞ。

【小塩委員】 規制改革会議の意見が先ほどご紹介されましたけれども、それについて、私のコメントを申し上げます。

まず、私もほかの先生方と同じように、供給、タクシー産業では供給過剰になっているという認識でいいと思います。単純に市場原理が働いて均衡に向かうというふうに考えるのは、やっぱりナイーブ過ぎると思います。

ただ、そこから直ちに台数規制等を通じて需給調整を行うというのは、ちょっとロジックとして無理があるという気がいたします。むしろ、供給超過という状況があったときに、それを調整するような市場原理を働かせるような方向にもっていく必要があるのではないかと思います。現に物価問題に関する関係閣僚会議でも、タクシー業界の経営の改革を促して市場の構造を変えてくださいと、そういうふうな指令が出ておりますので、それを踏まえて議論する必要があると思います。

そういう立場から、前回決められました緊急調整地域の指定についてコメントいたしますけれども、これは緊急避難的な措置として私は全くだめだというふうに申し上げる必要はないかと思うんですけども、中身を見ますと、供給過剰の対策として、新規参入をなるべく抑えましょう、それから、既存の事業者の増車を規制します、そういうふうな中身になっているわけです。

よく見ると、これは市場の構造を変えるというところまで話が行っていないと思うんですね。これだけ超過供給が発生しているのに、なおかつ増車しようとする既存の業者がある。それから、これだけ市場が超過供給になっているのに、さらにこのタクシー業界に入ろうとする新規参入者がいる。これはタクシー業界に健全な市場メカニズムが機能していないということを意味すると思うんですね。そういう状態こそ変えるべきだと思います。そういう観点から今後の議論をすべきだと思います。

以上です。

【山内委員長】 今、最初の報告についてご意見を伺いましたが、幾つかあるうちの1つは、国土交通省としての反論をどのようにするかということについて検討していただき

たい、こういうようなことがございます。これは検討していただくということです。そのほか、各委員の意見をいただきましたが、これについてよろしゅうございますか。

それでは、また後ほど時間がありましたら、全体の議論ということにさせていただいて、時間の関係もございますので、審議に入らせていただきます。

きょうの審議の議事次第で4番目ですけれども、まず、今後の審議の進め方ということで、このワーキンググループも、きょうからまた再開という形になりますので、これからの議論について進め方ですね、これをまずご説明願いたいと思います。よろしく願いいたします。

【奥田旅客課長】 それでは、資料5に基づきましてご説明させていただきたいと思っております。

今年の2月8日に第1回目のワーキングをお願いいたしまして、1回から7回の間、関係者ヒアリングなどを含めまして主要な論点につきましてご意見をちょうだいしたところでございます。前回、8回に、現時点での私どもの考え方を示させていただきまして、今後、年末に答申の取りまとめをお願いしたいと考えておりますが、そういったご議論をお願いするに当たりまして、まず今後、そこに書いてあります3回ワーキングをお願いできないかと考えております。

その各回のテーマでございますけれども、私どもの「現時点での考え方」で示させていただいた対策の4つの柱を、いわば議論の便宜と言うと何ですが、として3つに分けさせていただきまして、ご議論いただけないかと考えております。

すなわち、今回は「利用者ニーズに合致したサービスの提供」という部分と「悪質事業者対策について」という部分について。これは制度論的に言えば参入・増車のあり方、サービス向上策、監査、行政処分のあり方といったところに関係してまいります。あと次回、第10回目でございますが、「運賃規制のあり方について」ということで、私どもの「考え方」の中では過度な運賃競争への対策というところが対策として挙げさせていただいておりましたけれども、運賃タスクフォースで検討させていただいております議論のフィードバックも含めまして運賃規制のあり方についてご議論賜ればありがたいと思っております。11回目でございますけれども、残りの「供給過剰対策」ということで、議論の中身は多岐にわたろうかと思いますが、そういった形で3回ご議論していただきましてご意見をちょうだいし、答申の取りまとめということにできればありがたいと思っております。

それを踏まえまして11月下旬、答申素案審議、12月上旬、答申の決定というふうに仮置きさせていただいておりますが、審議の進捗に応じまして、11回と11月下旬、素案の審議の間にもまた審議をお願いすることもあろうかと思っております。以上のような考え方できょうから年末に向けましてさらにご議論いただければと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

【山内委員長】 ありがとうございます。

今後の進め方についてご説明いただきましたが、これについて、ご意見、ご質問、ごさ

いますでしょうか。

今、お話がありましたように、若干流動的なところはあるかもしれないけれども、一応、この順番でご審議願いたいと、こういうことですが。

よろしゅうございますか。

それでは、何かありましたら、また後ほどにご意見を賜ることにしたいと思います。

したがって、きょうは今ご提案ありましたように「利用者ニーズに合致したサービスの提供」、それから「悪質事業者対策について」と、こういうようなことでご審議願いたいと思います。事務局で資料を用意していただいておりますので、これをご説明いただいて審議したいと思います。よろしく願いいたします。

【奥田旅客課長】 それでは、本日、今ご承認いただきました進め方で、本日のテーマにつきまして資料6と7で説明をさせていただきたいと思います。

先ほども申し上げましたとおり、この取りまとめといいますか、資料6、7のまとめ方につきましては、あくまでも私どもの「考え方」をベースに議論の便宜のため、現時点での便宜ということでございますので、本日お示し申し上げる内容はもちろん、答申の取りまとめ方針につきましても、今後、適宜、ご指摘・ご意見をいただければありがたいと思っておるところでございます。

それでは、資料6からご説明したいと思いますが、まず、資料6の1ページ目でございます。

これは、「利用者のニーズに合致したサービスの提供について」という対策について、7月3日にお示した中身そのものでございます。これに基づきまして、そこに下線を引きまして①、②、③と書いてございますが、その中から大項目を抽出するとすれば、1番目の「個々の事業者や事業者団体の努力」と、2番目の「利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出」、それから3番目に「タクシー事業者と地域が連携」ということであろうかなと考えましたので、2ページ以降、そういった大項目を「講ずべき対策」というふうに挙げさせていただきまして、それぞれの大項目につきまして「具体策」ということで中見出しをつけ、「対策の考え方と方向性（案）」というところで、「対策の考え方」とは、すなわちその方向で制度の見直し・構築等をいたしたいという考え方ということで提示させていただいております。

なお、参考資料につきましては、適宜触れながらご説明させていただきたいと思いますが、大変大部なものになっておりますが、これまで既出のものにつきましてもご参考までということで出ささせていただいておりますので、基本的には新たに提出させていただいたものを中心にご説明させていただきたいと思います。

それでは、まず「利用者のニーズに合致したサービスの提供」のうちの「個々の事業者や事業者団体の努力」という点でございますが、これにつきましては具体策として、「顧客ニーズに対応したきめ細かなサービスの展開」「利用者への情報提供の充実」、それか

ら「事業者による運転者教育の徹底と魅力ある職場づくり」、それから「苦情処理体制等の充実・強化」、この4点を掲げさせていただいております。

順次ご説明したいと思いますが、まず、第1点目につきましては、「対策の考え方」といたしまして、タクシー事業の長期的な輸送人員の減少は、いろいろと複合的な要因が重なっておりまして避けがたい面もあるけれども、事業者の創意工夫次第により新たな需要開拓を目指すべきであろうと。

そのサービスの提供に当たっては、まず多様化・高度化する利用者のニーズをきめ細かく把握することが重要であると。また、タクシーには、その機動性・柔軟性を活かせばまだまだ多くの需要があると見られまして、高齢化の進展や子育て支援へのニーズの高まりなど、近年の環境に照らして、その可能性が高まっているのではないかと。

あとは、「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会報告書」でも示されておりますとおり、近年、タクシー事業者においても、観光タクシー、福祉タクシー等、いろいろな創意工夫による多様なサービスが提供されているところではありますが、長期的な需要の減少に歯止めをかけるほどの大きなうねりになっているとは言いがたいのではないかと、こういった前提の認識がございます。

それにつきましては、何よりもまず、事業者や事業者団体において、需要を増やす、需要の減少を食いとめることの重要性を強く認識していただきまして、業界みずから構造改善努力も行うことによって、そういった取り組みを利用者等に積極的にPRしていただくということが第1点目ではないかと。

それに関しましては、私ども国といたしましても、今後のタクシー事業のあり方、構造改善等の方策についてビジョンを示す等によってタクシー事業の振興を図っていくことが必要ではないかと。

あと、タクシー経営のあり方ということ言えば、市場志向型経営への転換でありますとか、カスタマーセンターの設置など、利用者の声を積極的に取り入れていくようなマーケット分析、もしくは、それに基づいた事業展開が必要ではないかと。

次のページになりますが、私ども国におきましても、各地におけるそういった新たなサービス提供について、事例集のような形で広く国民に対して事例紹介を行い、他の事業者への取り組みを促していくべきであるということを考えております。

これにつきましては、少し資料をご説明させていただきたいと思いますが、資料8でございます。3ページをごらんいただきたいと思いますが、3ページから16ページまで、いろいろな、さまざまな事業者によるサービス向上のための取り組みについてまとめさせていただいております。

時間もございますので、簡単にご説明させていただきますが、まず、3ページは、質の高いサービス提供ということでハロー・トーキョーの例を掲げさせていただいておりますが、大手法人タクシーの事業者の運転者さんが会社を開かれまして、サービス内容、接客態度、車両・装備、その他サービスというものを売り、あと、社内教育等を売りにしてサ

ービスを展開しておられる例でございます。

それから、4ページでございますが、規制緩和後参入し、やはり質の高いサービス、これは福岡の事業者さんでありますけれども、要は接客マナーの徹底という点で地元でいい成績を上げておられると伺っております。

それから、5ページ目でありますけれども、これはITシステムを活用したサービスということで、GPSの自動車配車システムの活用による配車時間短縮、ICカード利用による行き先等を配車センターもしくはドライバーに自動的に通知するシステム、もしくは決済時間の短縮でありますとか、あと女性ドライバーによるハローキティの図柄でラッピングした車両といったもので新たなサービスを提供していると、そういった例でございます。

それから、6ページ目につきましては、これはセキュリティー関係のサービスを主に売りにされておまして、「あんしんネットワーク」ということで、徘徊、迷子検索サービスでありますとか、携帯セキュリティーサービスといったようなものを提供しておられる例。

あとは、利用者から選択されるという、そういった環境整備に努めるという意味で、日交さんの自社専用の乗り場整備でありますとか、車両を色分けしてのサービスの差別化といったようなことの例。

8ページでは、宮城のほうで防災、犯罪対策にタクシー業界も積極的に貢献しているというような例、あと、福岡の例でありますけれども、高齢者等の需要に対応して、タクシー定期券でありますとか、高齢者フリーパス、もしくは前払い制の運賃で割引率を上げるといったような回数割引みたいなものを実施しておられる事業者さんがございます。

10ページは、外国人、女性など、さまざまな利用ニーズに対応した、通訳サービス、女性ドライバー優先配車サービスといったような例、あとの11ページは、ユニークなアイデアといえますか、商品、ロンドンタクシーの車両を使ったり、自転車が搭載できる車両を使ったりしているような新たなサービスをしておられる例、あと少子高齢化社会に対応した高齢者への生活支援という視点からサービスを拡充しておられる例、13ページであります。あんだんの電源を風車で得られまして環境対策に取り組んでいる点をアピールしておられる例でありますとか、全乗務員が女性のタクシー会社を設立した「なでしこキャブ」、また、14ページ以降は、これは犯罪から子供を守るという視点でいろいろと全国的に取り組まが行われている例を掲げさせていただいております。15ページは、育児支援という観点からの例をご紹介させていただいております。

あとはその他社会的要請に対応した取り組みということで、コンビニでタクシーのチケットが売ってありまして、1,000円で1,050円分乗れるとか、半券を5枚集めると100円引きといったサービスでありますとか、これは東京都でももう実施されておりますけれども、全社禁煙タクシーといったようなサービスが提供されている例といったようなものを、ちょっと大変駆け足でしたが、ご紹介しておきたいと思っております。

また、国として構造改善の方策等につきビジョンを示すということを申し上げましたけれども、それについては23ページをごらんいただきたいと思います。

私ども、来年度の予算で「タクシー事業の構造改善に関する調査」を要求いたしておりますが、小塩先生からも指摘がありましたけれども、やはりタクシー事業の構造を変えていくといったような努力をやはりやっつけていかなければならないかなど。その中の1つの要素が「選択性を高める」ということではないかと思っております。また後にも述べさせていただきますけれども、例えばこういった調査の中で行政とも関与した評価委員会をつくりまして、その情報が利用者に行くことによってタクシー事業者の選択が起こり、その中から不良事業者の淘汰が起こっていくというようなことでありますとか、あと、そういったことを通じ選択が行われるということで新たなサービスへの取り組み意欲を事業者さんが持っていただくといったようなことができないかというようなことを考えているところでございます。

次に、また資料6に戻っていただきまして、3ページでございます。

2番目の中見出しで「利用者への情報提供の充実」ということで、ビジョン小委の報告書でも指摘されているところでもありますけれども、タクシーにつきましては、サービス内容等、利用者に求められる基本的な情報の発信が若干不足しているのではないかなというような実態がございます。

あと、顧客ニーズに対応したきめ細かなサービスに関する情報の発信が欠けるということは、これは結局、利用者にとってもそうですけれども、事業者にとっても不利益ではないかと思っております。したがって、事業者や事業者団体等においては、どのような情報をどんな方法で提供すべきかについて、特に利用者、地域の声というものを十分に取り入れて積極的な情報提供に努める必要があるのではないかと。あと、私どもといたしましても、そういった動きを促進、促すためにも、情報提供ガイドライン等の作成を行っていくべきではないかと考えております。

「サービス向上のための研修等、事業者による運転者教育の徹底と魅力ある職場づくり」でございますけれども、タクシー事業の特性として、申し上げるまでもありませんが供給の二重構造があつて、最終的には運転者の質がサービスの評価を決定する。サービス向上に係る取り組みは、経営者だけでなく、やはり運転者にも浸透することが重要であろうと。運転者の質を高めるためには、タクシー事業者が運転者教育の充実、指導・監督の徹底を図ることが必要であると。あと、タクシーにおいては歩合制を採用している事業者が多い中、営業収入の低下に伴い運転者の労働条件が悪化し、特に若年層の参入と申しますか、人材確保は困難となっているという状況にかんがみまして、将来的にはやっぱり人材確保の懸念がございます。そういった中で賃金水準を全体として高めることを含め、労働者の労働環境の改善、優秀な若年層の確保といったようなものを積極的に取り組んでいく必要があるのではないかなというようなことを指摘させていただいております。

それにつきましては4ページでございますが、まず、対策の1点目といたしまして、事

業所外において行われる労働のタクシーにおいて、歩合給の要素が取り入れられることはやむを得ない面があるものの、例えば、流し・非流しなどの営業形態に応じて固定給と歩合給の組み合わせを調整するでありますとか、付加価値の高いサービスを提供できる運転手さんについては専門職制度を設けるといったような賃金体系の見直し努力が必要ではないかと。

これは議論があるところかもしれませんが、国としてそのような努力を促すために、国によるそういった改善、基本方針でありますとかガイドライン等の策定をしてはどうかと。

あと、安全教育や待遇はもとより、高付加価値のサービスについても積極的に運転者・ドライバーに研修の機会を与えることと、やはり経営者も運転者に対して経営方針等の情報開示をすることで労使一体となった取り組みが必要ではないか。

あと、一事業者さんの努力に限らず、地域の事業者団体においてもこういった研修等に積極的に取り組むことで地域全体としてレベルアップを図る必要があるのではないかと。

同時に、上記の取り組みについては各地でなされているかと思いますが、業界としても積極的に利用者にPRする必要があるのではないかとというようなことを書かせていただいております。

続きまして、「苦情処理体制等の充実・強化」というところでございます。これにつきましては、かつて過去のワーキングでもご報告させていただいたかと思いますが、運送引受の拒絶・中断、接客不良、乱暴運転、運賃に関する不正収受に関する利用者からの苦情が依然多いということではありますが、やはり苦情処理における適切な対応というものがタクシーに対する利用者の評価を高める、新たな需要の喚起にもつながるということで、特に事業者団体において苦情処理体制の充実・強化に不断に取り組むべきであろうと。そういった結果については、件数・内容等のデータ集計、分析につきましても、サービス改善、運転者の指導に役立てることは当然ですけれども、実情、改善方策を利用者に対し積極的にPRしていくことも必要だろうというようなことを考えております。

それから、2番目の大項目「利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出」に関しましては、「乗り場の整備」と、「ランク制度の導入」、それから「情報通信技術を活用した利用者による選択性の向上」ということを掲げさせていただいております。

まず、「乗り場の整備」でありますけれども、わかりやすい、乗りやすい乗り場の整備は、利用者利便の向上に資するだけでなく、新たな利用喚起にもつながり得るものではないか。あと、流し地域におきましては、利用者がなかなかタクシーを選択することが困難でありますけれども、乗り場が整備され配車等に関する一定のルールが確立されれば、利用者はある程度タクシーを選択することも可能ではないかということで、事業者団体等において、行政機関、施設管理者等と連携を図り、距離別の乗り場、もしくはランク制度を活用した乗り場といったようなものの導入を図っていく必要があるのではないかと。

あと、快適なタクシー乗り場の整備につきましては、公共交通機関の相互乗り継ぎ利便の向上にも資するということでありまして、「地域公共交通活性化・再生総合事業」とい

うものがございますが、それを活用して国の支援も得つつ、地域の関係者と連携して整備を推進することも必要ではないかということをご指摘させていただいております。

これにつきましては資料の29ページをごらんいただきたいと思います。この「地域公共交通活性化・再生総合事業」と申しますのは、今年度から創設された事業でございますけれども、「地域公共交通活性化・再生法」に基づきまして、地域における多様な交通ニーズに対応するために、多様な事業に取り組む地域の協議会に対して、そこが行います実証運行事業等につきましてパッケージで一括支援するという、大変柔軟な制度を設けさせていただいております。法律に基づく協議会ということで、地域で市町村、公共交通事業者、これにはもちろんタクシーも含まれております、道路管理者でありますとか港湾管理者といった施設管理者、港湾委員会、それから利用者・住民の方々が参加した協議会で「地域公共交通総合連携計画」をつくっていただきまして、その計画に基づく、その例に書いてありますような例えばコミバス、乗合タクシーといった実証運行でありますとか、車両施設の整備、そういったものについて国のほうで計画策定経費と事業実施に要する経費を、計画策定については定額、もしくは実証運行については2分の1または3分の1の範囲で助成させていただくこととしておりますので、こういったことの活用もタクシー乗り場等の整備を含めた地域公共交通の活性化においてご検討いただければと思っております。

それから、次の「ランク制度の導入」でございますが、タクシー事業は、特に流し地域におきまして利用者による選択性が低いという、こういった構造的な課題を内包している。

利用者がタクシーを選択し得る環境の整備は、今の乗り場の差別化を含めまして流し地域においても不可能ではないということですので、そういった選択性を高めることで不良事業者の市場からの退出を迫るという市場メカニズムを構築していくことが必要ではないかと。

そこで、事業者や運転者に関する公正な評価制度が確立しまして、利用者が事前にその評価情報を入手することができれば、選択性が高まるのではないかと。現に、東京タクシーセンター、それから全国個人タクシー協会におきましても、事業者の認定制度等を実施されているところでございます。これらの取り組み自体は評価できるものと考えておりますので、今後とも継続していくことが望まれますが、事業者や運転者の励みになっている点はあると思われませんが、必ずしも利用者がタクシーを選択する重要な手段として定着しているのかも感じますので、そういった要因の分析も含めながら充実を図っていく必要があるだろうということでございます。

6ページでございますが、こういったことを踏まえまして、国、事業者団体等において先行事例も参考にしながら、利用者にとって有効な評価制度のあり方、特に評価基準、方法、公表のあり方について利用者の声を十分取り入れながら検討し、実効性の高い評価制度の確立を目指していきたいと考えているところでございます。

なお、これは過去のワーキングでご紹介いたしましたので、ご説明は省略しますが、1

9ページから22ページにそういった既存の取り組みの資料をつけさせていただいておりますのと、あと、今申し上げました国の評価制度の確立という点につきましては23ページ、先ほど申し上げましたタクシー事業の構造改善に関する調査等で取り組んでいきたいと考えております。

こういった取り組みに加えまして、中見出しの3番目で「情報通信技術を活用した選択性の向上」ということで、IT技術を活用した効率配車、もしくは利用者が選択性の向上等を契機に好みのタクシー会社を選び出すというようなことができるのではないかと。あと、既に事業者の中にも先ほどご紹介した事例の中にも含まれておりましたが、いち早くITを取り入れて利便性を高め、顧客獲得をしているというようなところもございます。そういったことがございますので、今後、タクシー事業におけるIT活用の可能性につきまして、利用者の選択性の向上という観点から一層努力を行うということと、そういった点に関しましても、やはり地域の事業者団体等において積極的に取り組んでいきたい、サービスレベルアップに努めていただきたいということでございます。

あと、大見出しの3番目、「タクシー事業者と地域の連携」でございます。これは「地域交通の向上・確保のためのタクシーの積極的関与」というものをまず挙げさせていただいておりますが、タクシーは、鉄道や路線バスを補完し、ドア・ツー・ドアの面的輸送を担うという特性を有する、地域にとって不可欠な公共交通機関、特に高齢化等への対応で重要な役割を果たすであろうと。一方で、地域社会などでは、タクシーが必ずしも公共交通機関として意識されていない場合もございます、そういった地域交通の向上に係る取り組みの中で、タクシーを担い手として積極的に活用しようという視点が欠けている場合もございます。そういったことを踏まえて、タクシー事業者側においても、みずから地域の重要な公共交通の担い手として認識して、自分たちの役割、もしくはアイデアについてPRしていくことが必要であると考えております。

それを踏まえまして、今申し上げましたことですけれども、事業者、事業者団体において先ほどの「地域公共交通活性化・再生総合事業」等のスキームを活用して、みずからの役割を積極的にPR、参画していただきたいと思いますと思っております。

次のページも、今まさに申し上げました「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の協議会がございますので、その場にタクシー事業者、事業者団体も積極的に参画していただいて、積極的に改善案も提案も含めて地域交通の一翼を担う役割を果たしていくべきであると。その際は、まま地方の事例などで報告があるのですが、他の輸送手段はみずからの既存需要を奪う存在であるといったような姿勢をとってしまう場合もあるようではありますが、しかしそういうことではなく、他の輸送モードとの連携・役割分担といったようなことをしっかり考えていただいて参画していただきたいと思いますということでございます。

「地域交通の向上・確保のためにタクシーを活用する場合等の公的支援」ということでございますが、タクシーの公共交通機関としての役割にかんがみまして、タクシーが地域交通の利便性の確保・向上のために活用される場合には、鉄道や路線バス等と同様、私ど

もとしても必要に応じて公的支援の充実を図っていかなければならないと思っております。まず、「地域公共交通活性化・再生総合事業」の積極的な活用等を通じてタクシーの活用に係る取り組みを促してまいりたいと思っております。

そういった場面におきましては、その「例」というところに挙げさせていただいておりますけれども、乗り継ぎ利便に配慮した乗り場整備でありますとか、地域の移動制約者のための福祉タクシー、子育て支援タクシーの運行でありますとか、交通空白地域におけるバス等の代替輸送機関としてのタクシーの運行など、制度活用の観点から自動車交通局といたしましてもタクシーの活用を促していきたいと考えております。

あと、タクシー事業が関与する先進的な取り組みについても、積極的に支援、PRに努めてまいりたいと考えておりますし、タクシー事業が地域の足として特性を活かしつつ十分な役割を果たせますよう、公的支援制度につきましても、この「活性化・再生事業」以外につきましても必要に応じて拡充等の検討をしてみたいと思っております。

以上、資料6「利用者のニーズに合致したサービスの提供について」ということでございます。

次に、資料7も引き続き説明させていただきたいと思っておりますが、今回は「悪質事業者対策について」ということでございます。

そこに同じく7月3日の「考え方」のうちの対策を示させていただいておりますが、やはりこの中から3つ、利用者が積極的にタクシーを選択できる環境を整えるということと、事後チェックを強化するというのと、事後チェックでは問題の未然防止に一定の限界があるということから、事前チェックの強化を検討する、この3点について考え方と検討の方向性を示させていただいております。

まず1点目、「利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出」という点につきましては、「利用者への情報提供の充実」を挙げさせていただいております。これはもう先ほどと繰り返しになりますけれども、タクシー事業は、流し地域において選択性が低く、淘汰が進みづらいという構造的な課題があるが、利用者がタクシーを選択できる環境整備を通じてタクシーの構造的課題を克服する取り組みが重要であろうと。具体的な取り組みとしては、乗り場の差別化、ランク制度などが考えられるけれども、こういった取り組みを含め、利用者が事業者を選択し得ることによって悪質事業者が淘汰される仕組みをつくることが重要ではないかと考えております。

そこに5つほど掲げておりますけれども、「乗り場の整備」につきましては、例えば、今行われていますランク付けで優良事業者の乗り場とそれ以外を分けるということのほか、一定の例えば評価の低い悪質事業者には乗り場に進入をさせないとか、あとランク制度の充実につきましては、国みずから、また事業者団体等において、利用者の事業者選別につながる有効な実効性の高い制度をつくっていくということでもありますとか、苦情処理情報につきましても、苦情の多い事業者、運転者等について、団体、行政等で適切に公開していくべきではないかと。あと、行政処分に関する情報開示ということで、私どももホ

ホームページで道路運送法に関する許可の取り消し等の処分を公表しておりますけれども、そういったものが利用者に広く知られ、選択の動機となっているかということについて検証いたしまして、また、それを踏まえて改善をしていく必要があるだろうと考えております。

あと、そういったしっかりとしたランク制度をつくるということであれば、ランク付けといわゆる行政処分を連動させる、例えば低ランクの事業者はより重い処分を行うといったようなことをやってはどうだろうかといったようなことを考えているところでございます。

続きまして、2番目の大見出し、3ページでございますが、「事後チェックの強化」ということで、1点目は監査の強化、2点目は監査に基づく行政処分の強化、それから、そういった事後チェックにつきまして事業者団体による取り組みの強化といったような3点を挙げさせていただいております。

まず、監査の強化でございますが、悪質事業者の排除のため、事後チェックを行っております。平成14年2月の規制緩和以降、監査機能の強化を図っておりまして、地方における監査担当職員の増強、14年7月現在108名であったものが、20年度末で230名になる予定でございますが、こういった体制強化を、厳しい行財政状況の中、図っております。

しかしながら、現時点におきましては、必ずしもこれが十分な監査体制とは考えておりません。こういった必ずしも十分な監査体制が確立されていない状況の中で、監査の効果を十分に発揮するためには、やはりまずメリハリのある監査が必要と考えられる事業者の選定、地域といったようなものを重点的に行うといったようなことも必要であると考えておりますし、あと、監査の質の向上ということで厚生労働省との間で労働条件等に関して、合同監査、相互通報制度を実施しております。そういったところの強化を図ってきたということでございます。

こういったことを踏まえまして、今後の対応でございますけれども、1点目は、厳しい行財政事情のもと、引き続き監査担当職員については増強に努める必要があるだろうと。あと、昨年11月からの、先ほど資料3でご説明申し上げました措置につきまして、増車等に対しての事前監査制度を設けるといったようなことをやっておりますが、こういった措置の効果も見極めながら、限られた行政の監査能力の中でこういったふうに監査の最大効果を発揮したらいいかということについて検討していくと。

あと、大阪地区などで行われておりますが、タクシーセンターによる適正化事業の成果を運輸局にフィードバックしていただきまして、その結果に基づいて監査に活かすといったような民間活力の活用と申しますか、あと、トラックにおいてもトラック協会のほうで適正化事業等を行っておられますが、そういったご協力もいただくことで私どもの監査の効率性を上げていくべきではないかというようなことも考えております。

監査に際してのやはり関係省庁間の連携、特に厚労省との連携は重要であると考えてお

りますので、この点、引き続き連携強化に努めてまいりたいと考えております。

次に、そういった監査に基づきます行政処分の強化、効果的な実施ということでありませんが、事後チェックの強化ということでもありますので、やはり監査結果に基づく処分については厳格な実施が必要であろうと。規制緩和以降、順次、処分の強化を図ってきておりますが、例えば悪質性の高い事案については、直ちに事業停止処分を行うといった厳格化の措置を講じたところでございます。今後も必要に応じ処分の厳格化を図る方向で検討を行うとともに、ペナルティーとしての処分の実効性の向上、実質的に違法行為に相当する行為の捕捉など、一層効果的な処分を図っていきたいと思っております。

こういった中の4ページであります。現在の主要な行政処分は、処分日数と車両数を決めた上での車両停止処分でありますけれども、これが遊休車両に対して処分がかかっているというようなこともありまして、ペナルティーとしての実効性が薄いのではないかと考えておりますので、車両停止処分の執行につきましては、事業者においてもそれなりの痛みを感じるように、車両停止処分期間中はあわせて遊休車両の使用を禁ずるといったような効果的な方法を検討すべきと考えております。

それから、現在定められております処分類型が、車両の使用停止・事業停止（6カ月以内）、あと事業許可の取り消しの3類型でございますけれども、やはりさまざまな違反事案の類型がございますので、それに応じた多様な処分類型・量定の創設について検討するというのと、やはり法令違反等の実情も踏まえつつ、厳正な事後チェックの実施という観点から、処分基準の見直しと申しますか、処分基準を定めていくというようなことも必要ではないかと考えております。

ちなみに、47ページをごらんいただきたいと思いますが、これはかつてワーキングでご提出申し上げました資料と存じますが、タクシー事業者に対する業績処分実績ということで、規制緩和以降を見ていただきますと、監査事業者数、これは増えてきております。要因の増加に基づいて増えてきております。それに伴って「車両使用停止」のところは、件数も、1件当たり日車数も、増えてきているところでございますが、「許可取消」につきましては、例えば個人タクシーの運転免許取り消しに伴う事業許可取り消しとか、そういったものが主でありまして、なかなか取り消し、事業停止といったようなものも行われていないといったような実態もございますので、こういった点も踏まえて、今後、発動基準についても見直していくべきではないかと考えております。

それから、次のところですが、タクシー事業者による違法行為は、道路運送法等、私どもの所管法令に限らず、社会保険等の未加入、最低賃金法の違反も、やはり安全性、サービスのレベルに影響を及ぼす重要な問題であると考えております。

社会保険の未加入、最賃法違反につきましては、基本的には厚労省・社会保険庁において対応されるべきではありますけれども、一方で、こういったことはタクシーの健全な発達を阻害するものということでありまして、私どもとしても関心を払わざるを得ないということでもありますので、今年7月からの試行的措置の中で特定特別監視地域につつまし

て新規参入につきましては社会保険等の加入を条件として、違反があった場合には処分を行うということをやっているところでございますが、こういったものの効果検証等も含めまして、社会保険等の未加入、最低賃金法違反については道路運送法に基づく行政処分の対象とするといったようなことについても考えてまいりたいと思っております。

それから、その次でございますが、もう一つ、深刻な問題といたしまして、昨今、タクシー事業者の間で、例えば行政処分の直前に営業車両を別の会社に移したり、許可取消処分が予定される法人を処分直前に廃業しまして別の会社をつくって事業を継続するといったような手法、いわゆる行政処分を実質的に逃れる「処分逃れ」がありまして、こういった「処分逃れ」への対応が必要ではないかと考えております。

したがいまして、これは申し上げましたとおり、事後チェックの充実において見過ごせない問題でありますので、「処分逃れ」の実態を踏まえまして、他事業での対応策も参考にしつつ、適切な対応を講じてまいりたい。例えば事業廃止を事前に届出させて、そういった、一たん事業をつぶして他の事業を立ち上げて継続するといったようなものをチェックするとか、事業を承継した事業者ではないかといったようなものをチェックするとか、そういったことについてのチェックも行っていくべきではないかと思っております。

ご参考までに53ページでございますが、主な「処分逃れ」のパターンをちょっと参考までに掲げさせていただいております。パターン1は、営業所ごとの行政処分ということから、行政処分前に他の営業所に車両を移動させて停止車両数を少なくするとか、あとは行政処分前に関連会社に事業を譲渡、事業を廃止するでありますとか、パターン3としましては、許可の取り消しを予測した結果、別法人を設立し、そちらで事業を継続するでありますとか、あと、処分前に増車することによりまして行政処分の痛みを和らげるといったようなことが行われたということでございます。

それから次に、次の中見出しで「事業者団体による取り組みの強化」ということで、事後チェックの排除、監査を中心にやっておりますけれども、やはり事業者団体の自主的な取り組みも事業の健全発達のために重要であろうということで、ご案内のとおり、タクシー業務適正化特別措置法によりまして、東京、大阪でタクシーセンターが適正化事業を実施しております。これは、法に基づく地域内全事業者から負担金を得て実施する実効性の高い仕組みであると考えておりますが、その他にも事業者団体等によって自主的に同様の街頭指導でありますとか、乗り場の運営、研修などが実施されている地域もございます。

ということで、こういった、まずタクシー業界みずからの取り組みとして各地における自主的な取り組みの強化を図っていただきたいということが第1点。

それから、こういった業務の実施が特に求められる流し中心の地域において、適正化事業を実施できるように、いわゆるタクシー業務適正化特別措置法の事業実施対象地域の拡大、もしくは実施しやすいように実施要件の見直しといったことをすべきではないかと。

それからあとは、タクシーセンターにおいて運転者に対してさまざまな講習が行われているわけでございますが、こういったものを、例えば新たに許可を受けた時点であります

とか、何か処分が行われた時点において、事業者、経営者に対しても義務づけるといったようなことも必要ではないかと考えております。

それからあと、最後、3番目ですが、「問題の未然防止のための事前チェックのあり方」ということでございまして、こちらは、参入・増車要件の厳格化、手続の厳格化といった見直しのお話でございます。

悪質事業者の排除のためには、利用者のまず選択性を高めることによって淘汰するといったやり方、また、監査・処分を強化するといった事後チェックの強化によるやり方がございますが、やはり利用者の選択、もしくは事後チェックのみによって悪質事業者を市場から淘汰することはなかなか難しいと。特に事後チェックにつきましては、コストの問題と、あとは問題が顕在化してからの対応にどうしてもなるということで、未然防止には一定の限界があるということでもありますので、まず悪質事業者をタクシー市場から排除するため、ある程度、そういった観点から参入や事業拡大時のチェックを厳格にすることによって悪質事業者の参入を未然防止することが重要であると考えております。

そういった観点から、参入時の許可要件でありますとか審査手続のあり方につきまして検討してはどうだろうか。その際には、参入等の基準は、当然、明確化して、より透明性を確保しながらやるということでございます。

これにつきましては、ご参考までに69ページ、これは、またこれも過去のワーキングでご紹介しておりますけれども、タクシー事業の新規参入という点に関しまして、審査内容・基準について、現在の基準、あと、これまで規制緩和後どういった見直しがなされてきたかということございまして、運行管理体制、運転者、損害賠償能力といった安全規制につきましては強化をさせていただいているところでありますが、営業所要件、事業用自動車の要件、最低車両数、車庫要件、仮眠施設等につきましては緩和してきたという事実がありますが、こういった点も含めましてどうしていくかといったようなことを検討していく必要があるのではないかと考えております。

あとは、次に増車につきましては、規制緩和によって届出制となっているところでありますが、やはりこのことが、悪質事業者が安易に参入した後、その規模を拡大していくというようなことを助長しているのではないかと指摘もございます。

そういった指摘も踏まえまして、去年11月から供給過剰傾向の地域に限って特定特別監視地域といったような制度を設けていろいろなチェックを行っているところでございますが、こういったチェックの効果等も踏まえまして、悪質事業者による事業拡大の未然防止の観点から、実働率・実車率の勘案でありますとか、労働条件の確保状況、法令違反の状況等を踏まえた増車についてのチェックのあり方の検討が必要ではないかと考えております。

あとは、こういった参入・増車要件の検討につきましては、現在、基本的にはベースは全国一律の要件ではありますけれども、今後、地域の状況、例えば大都市と地方部でありますとか、流しと車庫待ちの営業形態による違いでありますとか、交通空白地帯への対応

でありますとか、各地域事情に応じた要件の差別化といったようなものもあり得るかといったことについても検討する必要があるのではないかと考えております。

あと、運転者登録制度の拡充・強化ということで、昨年、タクシー業務適正化特別措置法が改正されまして、運転者の登録を実施する指定地域が拡大されたところでございます。それにつきましては資料の72ページをごらんいただきたいと思います。流し営業が中心の地域におきまして、輸送の安全、利用者利便の確保の観点から、悪質運転者を排除することを目的に、これまでの東京、大阪に加えまして、そこにあります11地域を追加指定いたしましたところでございます。

これに基づきまして、74ページにございますが、登録運転者に対する行政処分についてもこれを行うことといたしております。重大な法令違反については10日から2年の登録取り消し、その間、再登録は受けられない、その他、軽微な法令違反につきましても、点数制を設けまして一定期間の登録停止といったような措置を講じることにいたしましたところでございますが、これにつきましては、資料7に戻っていただきまして、この運用につきましては、やはり輸送の安全確保、ドライバーの質の確保という法の趣旨を踏まえまして、登録拒否でありますとか登録の取り消しといった処分は、厳格に、適切に運用したいと考えております。

今回の制度改正の成果を踏まえながら、運転者登録制度の導入地域については、さらなる拡大を検討すべきではないかと考えております。

以上、資料のご説明は、時間が済みません、押しておりますので、はしょって申しわけございませんでしたが、今回テーマとさせていただきます2点についての前提となる考え方と、それに基づく制度見直しの方向性ということでご報告させていただきましたけれども、7月3日の「現時点での考え方」に基づきまして、冒頭申し上げましたように議論の目安ということで整理させていただきましたので、これらのテーマが包含しております参入問題、増車問題、サービス向上策、監査、行政処分のあり方という観点からも制度論についての、また、答申の取りまとめ方策のあり方につきましてご指摘いただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

済みません、長くなりまして。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、今ご説明いただきました内容について審議したいと思います。佐藤委員からどうぞ。

【佐藤委員】 2点、ちょっとお聞きしたいのですけれども、悪質事業者の対策については、自然淘汰をメインに計画をつくっていらっしゃるような感じがするのですけれども、もう少しきっちりとした形でできないのかと感ずります。大阪にいますと今、タクシーの雰囲気が悪くなっているというのがわかります。NHKで1回番組になったことがあります。企業内個人タクシーとか、それこそ名義貸しとか、いろいろなものがあることはみんなわかっています。それがそのまま放置されて、増車の例えばこの新規参入の数を増やすという

ような、ハードルを上げることで対応するだけでいいのかというところを考える必要はないのでしょうか。

そこが1つと、それから、もう一つ、この利用者のニーズに合致したサービスの提供なのですが、結構、ハードルが高いのではないかと思うんですね。例に挙がっているこのハロー・トーキョーさんも10台から始めたという意味で、大きなところではなかなかしにくい。かなり公共的なサービスの意識や志がないとできないような部門なのではないかと思うんです。福祉タクシーとか、子育てタクシーとかありますけれども、お話を聞いても、広げるのに結構時間がかかったりとか、経営の効率という意味ではなかなか成り立つのが難しい構造を持っていますので、それをそのまま事業者の責任でやれとか、創意工夫でやれと言うところにちょっと無理があるような気もするんですね。

そういう意味で、公共交通だとタクシーを位置づけるのであれば、やっぱりそれなりの施策を打っていかないと、市民も多分それは理解できないと思うんです。これが公共なのだから、単にお客様のニーズに合わせて、流していつもつかまるのが良い、というだけではなくて、違う形で利用者にとってこれから利便性が高まるのだということをやっぱり訴えていかないといけない。そのためには、事業者のただ努力ではなくて、政策的なやっぱり援助というものが必要なのではないかと思います。

【山内委員長】 　　ちょっと時間の関係もありますので、一応、ご意見を伺って、必要に応じて事務局からのご回答ということでお願いしたいと思います。

今村委員、どうぞ。

【今村委員】 　　悪質事業者問題ですけれども、労働者の立場から言いますと、悪質というのは、労働基準法を守らない、それから労働組合法を守らないという直接的な問題があるわけですが、タクシーの輸送という面で言いますと、当然、道路運送法を守らないということになるわけです。輸送の安心・安全だとか利便性というものを、当然、第一義的課題として道路運送法、それを柱に行っているわけですが、現実に生じている問題は、労働者の賃金制度のあり方や、それから労働時間等にかかわって、その実態というものが結果的に安心・安全を脅かすという、非常に密接な関係があらわれてきている現状だと思うんです。

行政としては縦割りですから、運輸行政は運輸行政として、労働行政は労働行政として、あくまでも縦の線でいろいろな違反が起こればこれを改善していく、言うことを聞かなければ処分していくよということになり、何らかの問題が起これば、相互通報制度でもって問題を解決していけばいい、そういう手法でやってきたわけです。これまでに出示されている報告等を見ますと、かなり労働者の賃金問題や労働時間問題等は、言葉上は出ているわけですし、道路運送法の中に「安心・安全」という枠をもうひとつ越えて、やはり労働者保護的な側面も挿入しながら、もっと一体的な機能が図られる法ということに、仕組みとことになれないのかといった思いを強く持っております。

例えば累進歩合制度の廃止の問題だとか、それから「自動車運転者の労働時間等の改善

のための基準」という厚労省の告示事項がありますが、これは輸送の安心・安全に深くかわる事項でありまして、それは運輸規則だとか通達事項のところにいきますと一体化するものも出てくるんですけども、本法の中でやはり安心・安全と労働者保護、いわゆる安全運行というものをやっぱりびしっとする必要がある。そういう仕組みとの関係で一歩踏み込むというような検討がなされてしかるべきではないのかと、今はその時機ではないのかと、私は思っております。そういうことをやること自体が、結果的にいろいろな法違反を繰り返す悪質事業者対策に対しても有効に機能するのではないかと。これが1点目です。

それから、2つ目の問題は、私も、求められるタクシーサービスとは何かということを中心に考えております。結論的に出てきますのは、大都市、地方都市、郡部、過疎地等を含めまして、それぞれの地域において、いわゆる利用者、その地域住民から求められているタクシーサービスというものは一体何なのであるかということを考えてざるを得ないわけですね。その人たちが求めている事柄に対してタクシー事業者やタクシー労働者がこたえていくことも当然のことなのですが、自治体もその問題にかかわって答えを出さなければいけない、地域住民のそういう期待にこたえなければならない、そういう状況だと思うんです。

そういうことになってきますと、当然、まちづくり、地域社会のあり方とでもいうのでしょうか、タクシー事業者と、それからタクシー労働者、消費者、それから自治体、こういうひとつの枠組みの中でぜひとも私はやるべきだと思っておりますのは、自治体そのものが自分たちの地域交通のあり方を考え、そして、政策的にもやっぱり調整をし、一定の方向性を出して実践に移せる、そういう部局ですね、担当部局、これを明確にして、そこが責任を持って一定の任務を担うという、そういう自治体であってほしいということが基本的な問題となります。そして、その地方自治体が直接的に旗を振るのがいいのかどうかというのはありますけれども、その地域交通のあり方との関係において、タクシーがどういうふうに関与するのかということについて、協議体というのでしょうか、そういうものをつくって、いろいろな研究等もやりながら、住民の皆さん等の意見も反映しながら、全体としてタクシーサービスが根づいていく、いいものになっていくという、そういう仕組みが求められているのではないかと思います。

あえて言いますが、何かもうかるためにもっとタクシー需要を増やそうとか、そんなこせこせした発想ではちょっとどうしようもないわけですね、それはそれとして否定はしませんけれども、やっぱり地域貢献という面での事業者のあり方、事業者団体のあり方、これは労働者にも言えますけれども、そういった視点での取り組みが、今、求められているのではないかと思います。

例えば「福祉介護輸送」というふうに簡単に言いますが、私はやはり特定の事業者がやることもそれはいいことだとは思いますが、事業者同士が共同して福祉や介護輸送を担うというシステムのあり方だと思って考えられると思うんです。実情としまして、

介護保険制度がかなり改悪されたという経緯がありまして、とてもじゃないけれども、今の介護報酬の中できちっとしたサービスが行われるような状況にはなっておりません。最初スタートしたときにはかなり広がりを見せたんですけども、今の現状では、非常にお荷物になってしまっているというような向きもあります。これではよくないことでありまして、介護保険制度の中での問題はそれはそれで別の仕組みのあり方として考えてもらうことも必要ですけれども、今後のあり方としては、共同して当たるといったことも含めて問題提起をすべきではないかと、このように考えております。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

田中委員、どうぞ。

【田中委員】 今までの話と若干ダブリがあるかもしれませんが、ひとつ「利用者ニーズに合致したサービスの提供」ということで、今、るる説明を受けましたけれども、これは意見というよりも、むしろ質問というか、疑問なんですけれども、先ほど大阪の業者の代表の方が、こういう、いわゆる新しいサービスはもう既に既存の事業者がずっとやってきていましたよという説明がありまして、これから今の資料の中でいろいろなマイルージ方式とか、いわゆる流しではなくてピックアップ式なタクシーの利用の仕方とか、リピーターをどうやって増やしていくとか、いわゆる需要を喚起していくようなサービスが確かに必要だと思うし、資料でいただいた3のこのタクシー会社が迎車の回送料金とか、時間指定料金、違約料金を取らないよと。これだったら、私などは大いに使いたいと思うんですけどもね。

でも、では、こういうことをもう既にやっている業者がそうあまり広がっていったのか。その理由は何なのかということがまず1つ知りたいんですね。それは、先ほどどなたかからもご指摘がありましたが、一事業者でやるにはいわゆる経営リスクが大きいとか、そういう面があるのかもしれませんが、でも、今の状況からすると、経営リスク云々よりも、まず需要、自分のところのタクシー会社の名前を覚えてもらうとか、地域に密着性を広めていくとか、そういう努力を相当すべき段階ではないのかなと思うんですけれども、何ゆえに広がっていかないのか。それは、まだちょっと時間的にまだ浸透度合いが低いんですよということなのか、その辺がひとつちょっとわからないので、何ゆえにこういう新規サービスが広まっていかないのかということをもっと知りたいと。もしそれが原因がはっきりしないことには、今、るる、これからやっつけようよと、あるいは、今、現在やっているのを広めていこうという、こういうサービスを打ち出しても、そうあまり需要喚起にはつながらないし、利用者サービスにも広がらないのかなという気がするのです、その辺をちょっと把握したいという、これは質問になりますけれども。

以上です。

【山内委員長】 先ほどの、では佐藤委員もちょっとご質問がありましたので、その点と今の点について、ここで、では簡単にお答えをいただけますでしょうか。

【奥田旅客課長】 佐藤委員のご指摘は、いわゆる利用者の選択性の向上による自然淘汰であるとか、あと、サービスの改善の事業者による自主的な努力に任せていても、なかなかうまくいかないのではないだろうか、言うはやすしというようなことであったかと思いますが、さはさりとしてタクシーの諸問題への対応について、やはり事後チェックでありますとか、供給過剰対策でありますとか、そういったことを繰り返していても、やはり結局、例えば言い方は悪いですが、需要が減っても増車をしていくような体質が変わらないと、例えば供給過剰対策をやっても、またもとに戻ってしまうということがあってもいけないと、こう思うときに、やっぱり何をすべきかと我々が考えたときに、「構造改善」という言葉はちょっと古めかしいですが、やはりタクシー事業の構造改善をやっていかなければいけないだろうと。それはとりもなおさず、やはりタクシー事業者みずからの意識改革というようなことにつながるのではないかと思います、それを促す一番いい方策は何かというと、やはり利用者による選択ということではないのかなと思います。至ったわけでありませぬ。

これは、田中委員のお話とも関連すると思いますが、やっている者はいろいろいるのに、何で広まらないのだろうということなんです、私もこの職に7月からつきまして思ったのですが、それまではそういったタクシーに、使いますけれども、何か自分で選ぼうというような動機もあまりないです、逆に言うと、何でそうなのかなと。これだけインターネットも発達しているのにとすると、やはり知られていないというようなこともあるのではないかと。それはとりもなおさず、やはり選択性を高める必要ということではないかと思うので、そういった選択性が高まって知られて、それに基づいて選ばれるということになれば、努力する、PRする、そういったことで好循環が生まれて、問題となっている構造改善の一助になるのではないかなというような気持ちでこういった中身を書かせていただいたということなのですが、ちょっとお答えになっているかどうかわかりませんが。

【山崎安全政策課長】 悪質事業者、特にほんとうに問題があって行政処分の対象になるような者については、監査をきちんとやる。今までそういったものをちょっと見逃している部分があるのでは、そこはちゃんとやって、しかも、それが今、「処分逃れ」などもあるので、そこら辺をきちんとやりたい。法律違反的な部分はこれからきちんとやって、自然淘汰にゆだねるのではなくて、悪貨をきちんと排除していくという方向を出したいとは考えているんですけども。

【佐藤委員】 規制緩和によってそういうものが増えたというような部分はやっぱりありますよね。やりやすくなっているわけですから。そこは、台数の制限を上げるという形で今は来ているわけですが、そこがほんとうに問題なのか、ちょっとそこら辺がどうなんでしょうか。規制のあり方そのものなのかもしれませんけれども。

【山崎安全政策課長】 因果関係ははっきりと説明できるかどうかはまだわからないんですけども、労働条件とか、そういったものの問題は、やはり供給の過剰というふうなことも1つ関係するのかなとは思いますが。

あと、事故に関しては、空車が多いと、どうしても事故が多いとか、そういったところがありまして、そういった問題は供給の過剰と関係があるのかなと思います。

【山内委員長】 よろしいですか。

ちょっといろいろ議論があると思うんですけども、時間の関係がございまして、なるべく多くの方にご発言願いたいと。

丁野委員、どうぞ。

【丁野委員】 お三方の方がもうご発言になったので、もう札をおろそうかと思ったのですが、ちょっと簡単に変えてお話ししたいと思いますが、今回いただきました資料の6と7は、まさにきょうは規制改革会議の話もありましたのですが、これは緩和か規制かという話ではなくて、要するに、今、総需要を拡大していくために、何を緩和し、何を規制するかというような、そういうちょっと総合的な視点が必要になってくると思っております、この2つの資料のそういう意味での関係づけといいますか、そこをちょっと考えながら読んでいたのですが、なかなかちょっと答えが出てこないのですが、その中で、特に総需要を拡大するというふうなことで資料6をきょう見せていただいて、いろいろ新しい制度ができたり、いろいろな形でできてきておるわけですが、「利用者ニーズに合致したサービスの提供」とさらっと書いてあるのですが、この「利用者ニーズ」と言ったときに、その何をとらえるのかというところが非常にやっぱり漠としていると。

実は、この「利用者ニーズ」とは、個人個人のタクシーを利用しておられる方々の「利用者ニーズ」なのか、あるいは、むしろきょういろいろな資料を出していただいているのですが、地域側のニーズといいますかね、例えば福祉とか、防災だとか、子育てだとかといったようなニーズというのは、ちょっと質が違うのかなというようなことがあって、その「利用者ニーズ」というもののバリエーションというようなものをもうちょっと明確にして議論をしたほうがいいのではないかという感じがしました。

それから、もう一つのサービスというものをどうとらえるかということなんですが、これも大きく2つありまして、1つは運転手さんといいますか、そういう方々が、これはサービス業ですから、ヒューマンな部分でそのサービスをどうとらえられるという部分と、それから、いわゆる社としての、あるいは社の経営方針としての制度だとか、仕組みだとか、あるいはシステムだとか、そういうふうな意味でそのサービスというものをとらえなければいけないというふうな場面もあると思うんですね。

これが1つなんですが、もう一つは、きょう、ちょっと議論になっていますように、個別の企業単位、あるいはタクシー業界単位のサービスというふうな問題を考えるのか、それとも地域単位の一種のコンソーシアムとしてそのサービスを考えていくのか、これもきょうは「地域公共交通活性化・再生総合事業」というような、そういう新しいフレームができていくわけではありますが、こういう「利用者ニーズ」あるいは「サービス」と言ったときに、そこをきちんといろいろ整理をして議論を組み立てていく必要があるのではないかというふうなことを感じました。

それで1つ、これは気になるのですが、意見というか感想なんです、特にきょうは再生総合事業などで新しいフレームができたのは大変高く評価しておりますし、私も実は先週、「日本風景街道」の関係で佐渡へ行ってまいりまして、佐渡はご案内のとおりフェリーと、それからタクシーと、バスと、自転車と、いろいろな交通機関がミックスしないとあの島の地域交通はどうしようもないわけですね。その中でタクシーをどう活かすかというふうなことも含めてちょっといろいろ考えておりましたのですが、そういうような複合化の中で新しいビジネスチャンスはどう生み出していくのか。

ここには実は地域交通だけでなく、新しい外のいろいろな仕組みもどんどん取り込んでいながら、その島全体の移動ニーズを生み出していくというようなことを考えなければいけないと思ったわけですが、ただ、これも、先ほどの分類からいうと、個人ニーズということと同時に、その地域ニーズみたいところが非常に大きいものですから、この延長線上にいわゆるタクシー需要の拡大の路線が即開けるかということ、なかなか厳しい面もあると思うんですね。ですから、いろいろ政策評価していく上でそういう要素をきちんと整理した上で、どういうものを伸ばしていくのか、どういうものをどういうふうに整理して伸ばしていくのかというふうな交通整理が必要なのではないかとというようなことを感じました。

済みません、ちょっとこれは感想で申しわけありませんが、そういうことを申し上げたいと思います。

【山内委員長】 ありがとうございます。

それでは、下谷内委員。

【下谷内委員】 いろいろ皆さんおっしゃっていただいたので、私からは、苦情処理体制の充実・強化についてご提案いただきまして、ありがとうございます。

金融業界でもいろいろ問題がありまして、苦情処理体制の充実を図るということで検討されておりましたが、金融業界の方とお話しいたしましたときに、その苦情というものとのらえ方がなかなかうまくできておりませんで、そういうものが苦情になるのかどうかというご意見が非常に多くありました。

今回、これを拝見させていただきますと、拒絶だとか、中断だとか、そういう利用者からの苦情は依然として高い水準で推移していると書かれておりまして、その中になかなか公表がされていないとか、もっと充実・強化に不断に取り組むべきではないかということを書いていただきまして、これにはとても評価いたしております。

確かに、高い水準であるということですが、このそれぞれの事業者、それぞれの担当者がきちんとしてこれらを苦情としてとらえているかどうかということ、もう一度、事業者団体の方、それから各企業においてもしっかりと明確に出されれば、もっと事業者が何をしなくてはいけないか、ドライバーさんは何をしなくてはいけないかということがわかるのではないかと思いますので、ぜひこの点もご検討いただきたいということでございます。

それから、悪質事業者対策につきまして、参入・増車の手続の厳格化とか、監査の強化と、いろいろ書かれてございました。先ほど、資料の23ページにたしかランク制度のということが書かれておりますが、国交省におきましても人員が非常に少ないということで、それであれば事前チェックなどもなかなか難しいのではないかと考えます。そういう場合は、例えば認定機関とか、認証機関とか、そういうものをつくっていただきまして、それに勧告権だとか、また、役所の執行権などを持たば機能するのではないかと思います。

ただし、その機関をつくるに際しては、やはり以前の建築構造計算上の問題がありましたたああいうことは絶対起きないようにしなくてはいけないのではないかと思いますので、そこのところを十分ご配慮いただきまして検討していく必要があるのではないかと考えております。

以上です。

【山内委員長】 政栄委員、どうぞ。

【政栄委員】 時間も押していますので、一言だけ意見申し上げたいと思います。

悪質事業者対策について、一番最後のページで登録制度の導入地域を拡大していったらどうかという提案がありました。これはまさに私どもが従来から申し上げていた考えに沿ったものであるということで、評価はしていきたいと思います。

ただ、今回拡大されたこの登録制度指定地域での動向を見てまいりましても、適正化事業については触れていない、そして、今回のこの提案の中にも、民間の中でそれは事業者団体の中で工夫してやってもらいたいというふうな、ちょっと腰が引けた内容になっております。やっぱりそこところはきちんと仕組みをつくって、それをどう守られていっているのかとチェックする仕組み、それにあわせて処分の厳格化というものがあって初めて機能する問題だと思いますので、これから報告をまとめていくに当たっては、ぜひその辺についての論点を導入していただきたいと思います。意見です。

以上です。

【山内委員長】 それでは、鎌田委員、どうぞ。

【鎌田委員】 悪質事業者対策について意見を述べたいと思います。

資料7の4ページの真ん中から下のところで、タクシー事業者による違法行為は道路運送法等の法令に限られず、社会保険等の未加入や最低賃金法の違反も深刻な問題というところで、国交省の方針といたしまして、その矢印がついているところで、「本年7月より」というところの3行目、「こうした措置を踏まえつつ、社会保険等の未加入や最低賃金法違反について、道路運送法に基づく行政処分の対象とすることについて検討すべきではないか」ということでありまして、これについては賛成です。したがって、本来、労働法上の問題に対しては厚生労働省が担当するものでありますが、もちろん、それを前提にいたしまして、しかし、道路運送法上、こういった問題、悪質事業者については運送法上の行政処分を対象として強化すべきだと思います。

その強化の中身といたしまして、3点ほどお話ししたいのですが、まず、処分の類型と

して、車両の使用停止、事業停止、事業許可の取り消し、3類型が出されておりますが、先ほどのご説明の中では、事業停止と事業許可の取り消しはあまりないということでありまして、これはあまり実効性がないのではないかと、車両の使用停止という点では実効性が必ずしも確保されていないと考えておりますので、事業許可の取り消しというのはなかなか大変だと思いますが、事業停止という点については、さらに強化すべきだと思います。

そして、その点につきまして、「営業所事業の一部取り消しとの考え方で減車命令を発し」というような工夫が出されておりますので、この点については賛成であります。

それから、3ページ目で「悪質性の高い事案について直ちに事業停止処分を行うなどの厳格化措置を講じているところ」ということではあります、「悪質性の高い事案」という中身がどういうものなのか、ちょっとよくわかりませんが、よくあるのは、繰り返しこういった、労働事案にかかわらず違法行為があった場合、繰り返すという者については直ちに、すなわち指導前置ではなくて直ちに行うと。繰り返すについては指導前置をやめると、こういったような強化策をとるべきであると考えます。

それから「処分逃れ」、これはさまざまな「処分逃れ」がありまして、いろいろ検討しなければいけません、恐らく一番大きな問題の1つになるのではないかと考えておりますので、この点については、さらに強化の方向でやっていただきたいと思っております。

それからもう1点、参入・増車の手続の厳格化が6ページに書かれておりますが、この中で「悪質事業者を未然に排除する観点から、参入時の許可要件や審査手続のあり方について検討する」ということで、参入要件の基準の明確化、透明性の確保、それから増車について、下のほうで労働条件の確保等についてもチェックを行うというようなことでありまして、法令違反については、先ほど言いましたように処分を実施することは当然のことではあります、強化をしてほしいと。ただ、この参入・増車につきましては、例えば累進歩合というのは直ちに法令違反というわけではありませぬので、こういったところについてのメリットと考えると、この参入・増車について何らかの工夫をしてみてもどうかと考えております。

以上です。

【山内委員長】 松田委員、どうぞ。

【松田委員】 資料6の4ページの上のほうで、「国として、そのような努力を促すため」云々と、「基本方針やガイドラインの策定等は有効か」というくだりなんですけれども、私は、これは大きなお世話だと思います。こういうものは必要なことだとは思いますが、労使関係の中でまとめていくべきものだと思います。

それから、いわゆる労働法規的なものをこの道路運送法の中に入れていくというのも、反対です。やっぱり労働関係は、一般労働法の中で処理していくと。そのかわり、最賃法とかそういうものの法令違反については、厳しく処分すべきであって、それはこの国交省の行政処分の対象にするということも考えていいと思っております。この点では、鎌田委員の意見に賛成です。

それから社会保険の未加入、これはほんとうに深刻な問題だと思うんですね。トラック運送の業界では「年金割引」という言葉が業界の中であって、それはどういう意味かというと、働いている人を、雇用関係ではなくて、それぞれの人を独立の自営業者という格好にして、実態は従業員なのに自営業者だというふうにして社会保険を払わないと。特に年金保険料ですね。年金保険料の会社負担を免れて、その分を割引に回すと。あまりにこういう事業者が増えたためにトラックの運賃が、そういう年金分を含まない運賃が普通になってしまったという、悪貨が良貨を駆逐する典型的な例だと思うんですけれども、タクシーでもそういうことが起こり得るので、この辺、ほんとうに厳しく、一義的には厚労省がしっかりそこは守らせなければいけないと思うんですけれども、これはほんとうにマーケットにも影響を与えることになっていますので、ここも道路運送法上の処分対象にしてもいいのではないかと思います。

以上です。

【山内委員長】 富澤委員、どうぞ。

【富澤委員】 時間もないので、結論だけ申し上げたい。供給過剰対策とか悪質事業者対策という、当面やるべきことはもうどんどん、どしどしやってもらいたいと思うんですが、やはり一番の決め手は、先ほど来出ているサービスの向上、多様化、やっぱりこれによって、利用者あるいは顧客がいかにかタクシーというものを身近に感じ、活用するかと、こういうことに尽きると思います。これは、ちょっと堂々めぐりみたいなことになるかもしれないけれども、「急がば回れ」ということで、やはりこれをどういうふう to 実現していくか。

先ほど来、いろいろなサービスがあるということは詳細に説明を受けましたし、既にやっている人たちがいっぱいいるんだということも聞きましたけれども、それが一般にほとんど知られていない。きのう、私のところへ空港の関係者が来たんですけれども、一番タクシーに望むところは、いろいろなサービスを提供してもらいたいと言うんですよね。やっぱりそれだけ知られていないわけでありまして、顧客と業界の皆さんとの大きなギャップがあって、これをいかに近づける努力をどういうふうにしていくかということだと思うんです。

多分、これは、国交省はタクシー業界の問題であって、業界が手がける問題だと言われるでしょうけれども、やっぱり地域ごとにニーズはみんな違いますから、その地域にあるタクシー会社と、あるいは地方公共団体なり地域の市町村が一緒になって自分のところにはこういうサービスがいろいろあるんだと広く知らせる努力が不十分なのではないか。空港でも、あるいは乗り場でも、そういうことをもってどんどんPRをしてみんなに知ってもらうことが、やっぱり最終的には一番遠いようで近道なのではないかと思います。

以上です。

【山内委員長】 安部委員、どうぞ。

【安部委員】 時間があまりありませんので簡単に申し上げますが、きょうご提案いた

いただいた資料6と7は、大体、この方向性でよろしいのではないかと思います。

それで、次回で結構なのですが、実は2月からの議論で明示的に法人と個人を分けて議論してきたことではないわけですね。個人タクシーという重要な制度があって、特に東京では4割のタクシーが個人です。大阪で低額運賃のタクシーなどを見ていると、わりと個人タクシーが低額運賃を取り入れているところが多くて、しかも、各務近畿運輸局長に来ていただいてご発表いただいたときに、いわゆるワンコインが夜だけ、おいしいところだけ走っていると、クリームスキミングしているという議論があったのですが、大阪の場合は、やはり個人タクシーで夜だけ走っているのがかなりあります。この辺の問題をどう考えたらいいのか。私もちょっと整理し切れていないのですが、次回で結構なので、今日の論点にもなった事業許可の取り消し件数とか、こういった項目で個人タクシーについて何か大きな特徴があるのか、そういう資料提供をいただきたい。それと私は、ドライバーの年齢ということにちょっと関心を持ってまして、これも今回の議論とは外れるかもしれませんが、少し検討したほうがいいのではないかと考えています。次回でも資料提供いただけたらと考えております。

それから、もう1点、これもお教えいただきたいのですが、きょうの資料集の9ページに、タクシー定期券やあるいは高齢者フリーパス券などのニューサービスの事例が挙げられていました。これについて、果たしてこういうものを入れて、ほんとうにどの程度の需要が増えたのか。需要の開発効果がどの程度あったかについて、次回で結構ですので資料提供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。

それでは、お答えは次回ということでお願いいたします。

待鳥委員、どうぞ。

【待鳥委員】 先ほど、労働条件の面については労働法規で、労働法制で対処すべきだというご意見もありましたけれども、やはりこれは、それでは絶対的に不十分だと考えています。

従前にも累進歩合の禁止等について、労働条件にかかわる部分の基本については、事業法に取り入れていくべきではないかという意見を述べてまいりましたけれども、重ねてお願いしたいと思っています。

現状だって労働法制、労働基準法も厳としてある。しかし、タクシー業界においてかなり違反率は高いし、減らないという現実があるわけです。やっぱり事業法に取り込んで、労働条件面での違反でも事業の継続について難しくなるようなペナルティーを受けるよということになって初めてこれは事業者も真剣に取り組むと思いますので、ぜひ事業法に取り込む方向での検討をお願いしたい。

安全問題を強調されていますけれども、安全はやっぱり運転者の状態にかかっているわけですから、最低賃金など労働条件の最低基準でほんとうにタクシーの人命輸送の安全が

確保できるのかということについては非常に問題があると思っています。やっぱり公共交通としてのタクシーの安全を確保するという上での労働基準は、事業法上で考えるべき問題ではないかと思っていますところす。

それから、悪質事業者の問題でありますけれども、かなり情報提供をしっかりとすれば選択がきくのではないかと。その上で、使われないタクシーについては退出を余儀なくされるのではないかという論調が強いわけでありますけれども、それだけでは非常に不十分ではないかと思います。やっぱりタクシーを利用する人は、必要性が発生したときに一々タクシーの状態を選んで乗るということにはならない。瞬間的にタクシー利用が必要になったときに、その段階で情報を収集しようということになっても、それは間に合わない、かなり不可能に近いと思いますので、やはり一定の水準を確保する。タクシーにおいては選択性の問題ではなくて、タクシー全体の一定の水準、質の水準を確保することがやっぱり大前提だ、そのためには、いわゆる情報の提供とか、あるいは事後チェックということではなしに、事前のチェックにこそ最重点を置かなければいけないのではないかということについて改めて申し上げておきたいと思っています。

それから、ニーズの問題で、これはビジョン小委員会での提言等も受けて、やはり努力すべき問題だと思いますけれども、佐藤委員からおっしゃられました社会貢献的なサービス、介護輸送とか、福祉輸送とか、学童輸送とか、いろいろな社会貢献的なサービスは、手間とコストがかなりかかる輸送だと思っていますし、そういう意味で、現在、それが逆に後退している、相当努力されてきたけれども後退していることについては、やっぱりコスト面での償わないという実態が出てきていると思います。通常の一一般の輸送の中で上がってきた利益を社会貢献的なサービスにつぎ込んできましたが、それが不可能になってきている。内部補助的な部分が不可能になってきていて、そういう社会貢献的な輸送サービスが後退しているという現状もあるわけでありますから、そこは、このサービスの提供については、やっぱりコストと切り離して論じられない部分だと思います。そういう社会貢献的なサービスの拡大については政策的な措置が必要だということについて記述をお願いしたいと思っています。

以上です。

【山内委員長】 ありがとうございます。

まだまだご意見を述べられたい方はいらっしゃるかと思うんですけれども、時間を大幅に過ぎておりますので、この辺で議論をとじたいと思います。

それから、もう一つ、きょう実は業界の方から構造改善に向けた取り組みをご紹介いただくというようなお話だったんですけれども、大変申しわけございません、ちょっと時間がございませんので、次回ということにさせていただきたいと思います。

【三浦委員】 次回、よろしく願いいたします。

【山内委員長】 きょうの議論につきましては、大方、皆様のご賛同を得られたのではないかと考えております。細かい点についていろいろご意見はございましたので、その

辺はまた修正していただいて、それから、資料のご要求もありましたので、その辺も事務局でご対応願えればと思います。

次回の連絡等についてお願いいたします。

【阿部調整官】 次回のワーキンググループですが、9月30日、火曜日の16時から18時、その次が10月23日、木曜日の14時から16時ということでございますので、スケジュールをお控えいただきますようお願いいたします。

以上でございます。

【山内委員長】 どうも長時間にわたってご審議をお願いしてありがとうございました。これにて終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —