

第25回 創業・IT等ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：平成26年6月9日（月）14:00～14:59

2. 場所：中央合同庁舎4号館4階共用第2特別会議室

3. 出席者：

（委員）安念潤司（座長）、滝久雄（座長代理）、翁百合、佐久間総一郎、松村敏弘、
森下竜一

（専門委員）川本明、久保利英明、圓尾雅則

（事務局）滝本規制改革推進室長、大川規制改革推進室次長、柿原参事官

（国土交通省）田端浩自動車局長

若林陽介大臣官房審議官

瓦林康人自動車局旅客課長

4. 議題：

（開会）

国土交通省からのヒアリング

「タクシー規制について」

（閉会）

5. 議事概要：

○大川次長 それでは、定刻でございますので規制改革会議第25回創業・IT等ワーキング・グループを開催させていただきたいと思っております。

皆様方には御多用中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日、所用により、小林専門委員は御欠席でございます。

それでは、開会に当たりまして、まず安念座長から御挨拶をいただきたいと思っております。

座長、よろしく願いいたします。

○安念座長 座長の安念でございます。

今日は大臣が一日中国会に張りつけということでございまして、御出席をいただけないことになりまして大変残念でございます。

委員、専門委員の皆様には御多用のところを御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、先週に引き続きまして、タクシー規制に関してワーキング・グループで議論することといたしております。規制改革会議においては、特定地域に指定されることが予想される地域の車両数について議論となりましたが、本日、定量的なデータを国土交通省から提示していただきまして議論をすることにいたしました。

本日も皆様には、大胆かつ活発な御意見を頂戴したいと存じます。どうぞよろしく願いいたします。

○大川次長 どうもありがとうございました。

それでは、報道の皆様には、ここで御退室をお願いいたします。

(報道関係者退室)

○大川次長 それでは、議事を進めさせていただきます。

なお、本ワーキング・グループにおきましては、議事概要を公開することになっておりますので、御了承願います。

以後の進行は安念座長をお願いいたしたく存じます。よろしく願いいたします。

○安念座長 どうもありがとうございました。

早速ですが、議題「タクシーに関する規制」に入らせていただきます。

それでは、何度も何度も国交省さんには御足労いただいて恐縮でございますが、まず御説明をいただきましょうか。

○国土交通省（田端自動車局長） 自動車局長、田端でございます。

先般に続きまして、また本日御説明をさせていただきます。

先週第34回規制改革会議で御説明をさせていただきました。資料は資料1-1からナンバリングして資料1-3まで席上に配布してございます。この中で、本日は特定地域の指定基準に基づく試算結果の車両台数ベースでのカバー率につきまして、先般御質問があり、具体的な数的な御説明が十分できなかったため、計算をした結果を御説明したいと思えます。

資料は「改正タクシー特措法（特定地域の指定基準（案）に基づく試算結果等）」という2枚紙でございます。

これは法人の一般タクシーのみであり、個人タクシーは入っておりません。このように試算するときには法人タクシーに限っております。全国で7,106の事業者がいて、既に指定されている準特定地域、議論の中で155地域と申し上げたところでございます。これが事業者数4,358となっております。右側を見ていただきますと、車両台数が全体で19万4,666両であり、20万弱でございます。そのうち準特定地域に16万6,352両、全国の車両台数の9割弱となっております。

運転者の給与水準である①の指標、日車営収です。②の稼働効率の指標、③の事業者の収支の状況の指標、この3つがでございます。この3つとも該当する場合は、供給過剰となっている地域ということで、この考え方により指定していくこととしたものであります。

この①②③の基準が全て該当するとされる地域を全体として見た場合、どの程度の数字になるかということが、先ほどの2枚紙の資料の1ページ目、一番下の段でございます。試算をした結果、全体の約25%、約4万7,000両になりました。

もう一つ、真ん中の数字は、①②③の3つとも全て該当するというところではない地域において、運転者の賃金水準の指標は基本的な指標のため、まず該当した上で、②③のいず

れかの1指標のみが該当する場合においては、地域の意向の指標という④、これは地域の協議会、地方自治体の長の賛同を得るということでございます。これが丸になれば指定するという考え方でございます。まさに特定地域の指定が地域の意向の指標である④次第となります。

この地域の意向の指標が、仮に全ての地域において丸になると仮定した場合が、2枚紙の資料の1ページ目下から2番目の車両台数であり、約12万1,000両、全体の約60%となります。先週の金曜日に大臣からも御質問がありました地域の当てはめで計算をしてきた集計結果でございます。

これが1ページ目であります。

もう一点、2ページ目でございますけれども、大田先生からも金曜日に御質問がありました最低賃金法違反の関係の通報件数でございます。これにつきまして、23年度と24年度の労働局から地方運輸支局への通報件数を整理いたしました。やはりタクシーは給与水準が非常に低くて、特にローカル地域においては大変厳しい賃金水準ということもあり、通報件数が24年度で124件、事業者数で6,572、割合も1.89%ということでございまして、ほかの運輸事業の乗合バス、貸切バス、トラックと比較いたしましても相当悪い数字となっております。これが最低賃金法違反の状況でございます。

私のほうから本日御説明をさせていただく資料は以上でございます。よろしくお願いたします。

○安念座長 どうもありがとうございました。

確かに大体のイメージはつかめましたね。ありがとうございます。

それでは、ディスカッションしたいと思います。どうぞ何か御指摘、御質問、御意見のある方は、どうぞどなたからでも結構でございます。

○佐久間委員 前回も地域の意向の指標というものを御説明いただいたのですが、もう一度、地域の意向が決まるプロセスというのはどういうプロセスを考えておられるのか。協議会でということ、あと協議会のメンバーも前回資料にあったわけですが、再度説明を聞かせていただければと思います。

○国土交通省（瓦林課長） これは第34回規制改革会議にお配りした資料1-1と書いてございます資料の16ページをお開きになっていただけますでしょうか。「特定地域の指定基準に盛り込む指標の案」という資料でございます。その右下、地域の意向の指標というところで【指標案】と書いてございます。厳密に申しますと、2つを「及び」で結んでおりますので、「かつ」、両方を満たさなくてはならないという前提にしておりますが、1つが利用者代表を含む地域協議会の合意。これは準特定地域に指定された時点で協議会も設定されております。前ページの15ページにメンバー等が書いてございますが、この協議会でございます。これは事業者も含めて出入り自由というのが法律上明記されている協議会でございます。そこでの合意が1つ。

もう一つが地方公共団体、当該営業区域を管轄しております地方公共団体の首長さんの

要請という、この2つを「及び」で結んでおります。

協議会における合意につきましては手順がございますが、これは15ページを御覧いただきますと、意思決定方法という欄が一番下でございます。協議会でどういう場合に合意が成立するかと申しますと、協議会の会長さん、これは有識者の方が中心でございますけれども、その会長さんの合意と、事業者につきましては車両数ベースで地域のタクシー事業者の過半数の合意があること。今回の特措法では、先ほど申しましたとおり出入り自由になっており、地域の事業者が幅広く入るものになりますので、その過半数。さらに事業者以外の関係地方公共団体ですとか、利用者代表、こういったメンバーの代表の方の過半数の合意を意思決定の要件にし、こういったものを含めて協議会としての合意、そして首長さんの要請、この2点でございます。

○安念座長 よろしゅうございますか。

どうぞ。

○佐久間委員 ありがとうございます。

今、御説明いただいた15ページでいえば、③の関係地方公共団体、利用者代表等の過半数の合意、ここで言っている「利用者代表等」というのは具体的にはどういう方々を言うのか。あと過半数というのは、関係地方公共団体、利用者代表等を全部まとめた数を合計として、その過半数ということなのか、関係地方公共団体という1つのグループの過半数、あと利用者代表についてのグループの過半数ということなのか、その辺を教えてくださいなと思います。

○国土交通省（瓦林課長） ありがとうございます。まず、利用者代表は真ん中の構成員の中で④に書いてありますが、自治会や商工会など、地域にある消費者団体でありまして、これはまちまちでございますが、御関心を持っていただいて入りたいとおっしゃっていただければ入れるような仕組みになっています。その上で過半数の合意につきましては、それぞれカテゴリーがございます。例えば構成員のところを御覧いただきますと、①、これも複数の自治体がある場合は複数が入ります。労働組合、利用者代表、学識経験者の方、公安委員会。実際の投票では、公安委員会や労働局といった公的機関は除きますけれども、⑤までの間で実際の投票権についてのルールは協議会ごとに座長が決めます。ですから、利用者代表についても一元化して1票にする場合もございますし、労働組合も1つにする場合、あるいは3つとか4つと認める場合がございます。そういった形で、座長がバランスをとって御判断され、この問題に限らずいろんな合意のためのルールでございますので、そのためのルールをあらかじめ座長のほうでお決めになられて、その上で運営するとなっております。

○安念座長 どうぞ。

○佐久間委員 座長というのは協議会の会長ということですね。

○国土交通省（瓦林課長） さようでございます。失礼しました。協議会の会長でございます。

○佐久間委員 協議会の会長が合意しないと合意は成立しない。あと、協議会の会長が投票様式を決めるということであれば、協議会会長の意向というのが基本的には通るというメカニズムだと理解してよろしいのでしょうか。

○国土交通省（瓦林課長） これは協議会が新しい改正特措法では非常に重要な役割を持ってございます。協議会の会長が意思決定するときは会長自身が合意してはなりませんし、どういう意思決定方法であるかということも協議会で決めていくこととなり、大きな役割を持たれるということでもあります。

この協議会は現実に今準特定地域で既に成立してございますが、地域におけます学識経験者に協議会の会長を引き受けていただくよう、依頼しているケースが多うございます。学識経験者がなかなかいらない、あるいは引き受け手がいないというところについては、暫定的に事業者の協会の会長がやっているところがございますが、それはむしろ少数でございます。

○安念座長 どうぞ。

○翁委員 協議会の会長の学識経験者の割合と事業者の割合というのはどのぐらいなのか。

○国土交通省（瓦林課長） 大変申しわけありません。正確な数字は今持ち合わせておりません。もともと通達で有識者、学識経験者のような方を基本とする。ただし、それが決まらない場合は暫定的に協会の会長でもよいという通達にしております。その結果ですが、確実に半分以上は有識者の方になっていただいているのですが、一部の地域、これが何パーセントかという資料は今日持っていないのですが、そのようなイメージになってございます。ただ、これも暫定的ですので、順次速やかに有識者の方が見つければ会長になっていただくこととしております。

○翁委員 今回、新たにその件で通達を出されるということはおありなのですか。このような厳しい規制になっていくわけでございますけれども、協議会の会長がどのように任命するかとか、どういう方を要件にするかというのは非常に重要だと思うのです。

○国土交通省（田端自動車局長） 今回の協議会は、改正特措法において非常に重要な、法的効果が強いものが多様にあり、私ども国土交通省に事業者計画や地域計画を認可申請して認可を受けるということになりましたので、改正前の特措法の協議会では、行政の立場で運輸局長が構成員として入ることになっていたのですが、我々が地域計画などを認可したり認定をしたりする立場になるので、この協議会のメンバーとして入らなくなっています。

このため、私どもとしまして、やはり公正・中立的な立場で地域の交通も考えて対応できるという意味で、基本的に学識経験者に会長になっていただくべく考えておまして、準特定地域は155地域ございますけれども、御依頼をし、選定をさせていただいております。

なお、先ほど課長から申し上げましたけれども、引き受け手がなかなかない地域もある

ため、引き受け手がない場合には暫定的に協会の会長などが会長となっておりますが、これはあくまで暫定的な扱いで考えております。

○国土交通省（瓦林課長） 現状につきましては、営業区域ごとに協議会がございますが、地方などですとなかなか有識者の先生もいらっしゃるわけではないため、いろいろな区域をお一人の先生にやっていただくなどの工夫もして、何とか多数派は学識経験者になっています。

通達につきましては、私ども今の段階で、できるできないを申し上げることはできませんので、そこは状況に応じて適切に対応するというところでございます。

○安念座長 どうぞ。

○佐久間委員 もう一度、意思決定方法の確認をさせていただきます。

今のお話ですと、例えば利用者代表は1人、その他関係地方公共団体等々が6人とかそういう構成で、7人の過半数が15ページの③のカテゴリーの過半数ということにもなり得ると。それは協議会会長がどう決めるか、あと実際手を挙げる人がいなければいけないということですから、そういう状態での決議もある、こういうように理解してよろしいのでしょうか。

○国土交通省（瓦林課長） そこはおっしゃるとおり、利用者代表で何票にするか、あるいは労働組合で何票にするか等、バランスを見て会長がお決めになるという前提であります。

地方公共団体につきましては、もし6つあれば6入というのは御指摘のとおりでございます。ただ、やはりこれも全体のバランスの中で、例えばそういう場合は県に一括してまとめていただくとかということも含めて運用できるようにはしております。

○安念座長 どうぞ。

○佐久間委員 選挙というのは選ぶ人を先に選ぶということは普通ないと思うのですが、非常にユニークな制度だというのが率直な感想です。

あと、ここの構成員で一番重要なのは利用者だと思います。当然利用者と業者、この間のバランスというか、そこが最も重要。今回の場合、組合というのも必要かもしれませんが、とにかく利用者というのが一番重要にもかかわらず、利用者が何票取るかは基本的には何もルールがなく、協会、会長が決めるというルールだと理解しました。

○国土交通省（田端自動車局長） 私のほうから御説明いたします。

この利用者のところは非常に重要だと認識しております。利用者の利便向上、あるいはこの事業の活性化をいかに進めるかという点も協議会で審議をします。非常に重要だと思っております。この点は私どもも認識を一致してございます。

また、事業者は運営する側ですから、当然プレイヤーとして大きな役割であり、労働組合もいろいろな組合があります。それぞれの組合が協議会に入りたいというようなこともあります。今、課長から申し上げましたように、例えば労働組合については1ジャンルとして1つとするとか、あるいはほかの利用者のところをどのように見ていくか。その意

思決定の方法について会長のリードのもとで適切につくっていくのが協議会として重要かと考えます。

○佐久間委員 もう少し言うと、協会会長には拒否権があり、利用者に拒否権がないというメカニズムなので、やはり非常にバランスが変わっているなというのが再度率直な感想です。

○国土交通省（瓦林課長） 1点だけ補足させていただきます。私ども、この制度の設計の際に地方公共団体の首長はまさに利用者の声を代弁できるお立場にあると思ひまして、そういう意味では利用者代表のカテゴリーとともに自治体のカテゴリー、ここはそれ以外にも地域公共交通をどうするかという観点もお持ちになっていると思ひますが、消費者の観点と合わせて発言していただくというのが基本だと思ひます。

また、合意方法につきましては、一番下の欄に③がございまして、事業者とはまた別な形で、事業者以外で合意が取れるかどうかという制度設計をしております。それがいづれも全て満たす場合ということを意思決定の方法としてございます。

○安念座長 どうぞ。

○川本専門委員 途中から入っているのとんちんかんかもしれませんが、2つありまして、1つは、佐久間さんがおっしゃった点の会長の人選の件、暫定的に事業者代表がやることであるということですが、「暫定的」ということは、この法律上、いつまでに人選を決めなければいけないという縛りみたいなものがあって、それがあつたのでどうしても暫定的に決めなければいけないということなんでしょうか。

もう一つ、利用者の意見は、そもそもこの協議会でどう反映させるかという問題もありますが、もともと利用者というのは何十万、何百万人という話です。たまたまその地域にいる消費者団体の人から意見を聞いたからということで利用者の声を聞いたことになるのかと思うのですがいかがでしょうか。本当であれば幅広く、今、インターネットもあるわけですから、どう思うかということは何十万、何百万のスケールで意見を聞くということが少なくとも必要ではないかと思ひます。これは制度に及ぶので余り適当でないかもしれませんが、本当に利用者が大事だとおっしゃるのであれば、どういう形で声を吸収しようとしているのか。それをプロセスの中できちっと考えたということにしないと、最終的には、後で訴訟になる可能性もある非常に重要な問題なわけですから、そこら辺はどう考えておられるのかということをお聞きしたいと思ひます。

○国土交通省（瓦林課長） ありがとうございます。まず、1点目の暫定という言葉でございまして。1月27日にこの法律は施行されたのですが、実は協議会の役割の1つに運輸局で設定する公定幅運賃について、公定幅運賃の設定の前に協議会の意見を聴くというのがありました。これは当時の時点で4月1日の消費税増税が確実に行われると考えられていたため、消費税のために運賃をどうするかという意見をまとめなければならない。このため、協議会をすぐ発足して開会しなくてはならない、意見を取りまとめなくてはならないという場面がございました。その関係で、あくまで消費税の意見を取りまとめるためとい

うことを想定した上で暫定的にということにしました。いついつまでにということはありません。

したがって、消費税転嫁の運賃に関する意見を出す作業が終わりましたので、今後速やかに本来の形へ移行するよう各協議会に促していこうと考えてございます。

2つ目の利用者代表の声は御指摘のとおりで、私どもどういう形で捕捉するのが一番良いのか悩みました。インターネットでお聴きするというのも1つの方法だと思います。協議会で決めることが非常に重いものですから、協議会は誰でも入れますし、フルオープンになっております。したがって、対外的にもフルオープンになりますので、利用者代表という形で入ってこられる場合、責任を持って御発言されるだろうという想定の下に、消費者団体という形で入ってこられれば、消費者を代表する形で、世の中に対して責任を持って御発言いただけるだろう、意思表示をしていただけるだろうという想定で、この協議会のメカニズムを通じた消費者の声ということを把握できないかと考えた次第でございます。

○安念座長 とんちんかんな質問かもしれませんが、営業エリアごとに協議会ができるとすればあるわけですね。例えば東京都心なら、いわゆる特別武三というものです。23区プラス武蔵野、三鷹でしたか。あれは私が入る中に住んでいて、私も結構タクシーを使うほうなのだけれども、私も混ぜてくれと言ったら入れてもらえるのですか。

○国土交通省（瓦林課長） 協議会のメンバーにはもちろん入っていただけます。

○安念座長 問題は票があるかということですね。

○国土交通省（瓦林課長） 議決方法の決定につきましては会長の御判断です。

○安念座長 そうすると、例えば私が仲間を100人ぐらい集めて、東京タクシーユーザー協会というのをつくって、私は消費者代表である、特にタクシーのユーザーの代表であると言って代表面をして出てきたとしましょうか。その場合、票がもらえるかどうかは会長さんがお決めになる投票ルール次第ということになるわけですか。

○国土交通省（瓦林課長） はい。私どもの想定では、メカニズムとしてはそういう形で、利用者の中で1つのグループとするのか、もし3つの団体があった場合、3つにするのか。その場合、バランスでほかのカテゴリーをどうするのか。こういうことを総合的にお考えいただくことになります。

○安念座長 わかりました。

どうぞ。

○国土交通省（田端自動車局長） 1点、課長の言った点の補足です。まさに重要な協議会に入ってくるメンバーのところは、今までは法律に規定がありませんでしたが、今回の法律の改正において、任意に加入し、または脱退することができるということが明確にされました。それだけ協議会の位置付けが重要だという認識で法改正の条文としても整理されております。

○安念座長 皆さん、こう見回してみると、いかにもタクシーに乗ってそうな方が多いのだけれども、どうですか。混ぜてはもらえる、意見を言うことはできる、しかし、票をも

らえるかどうかはそのルール次第だという整理になっているようですね。いかがですか。

○国土交通省（瓦林課長） 先ほどの、協議会の会長が学識経験者か事業者の協会の会長かという御質問ですが、東京につきましては専修大学の太田教授が会長でございます。今までは行政の立場で認可、認定するという行政のことが法律上規定されておらず、例えば自主的な減車計画となっていたため、運輸局長が会長となっており、運輸局長が入っていたので、学識経験者の方々もきちっと入ってやっていただいております。しかしながら、今回、協議会の会長をお願いした際、躊躇され、すぐに引き受けていただけず、頼み込んでいただいたという経緯もございます。利害調整や投票のルールを決めていただくため、大きな役割だと思っております。

○安念座長 大臣認可は要件だけれども、事実上計画は拘束力を持つという結果になりますから、これは自主的にやりましょうというのとは大分話が今回違ってきました。

久保利先生、どうぞ。

○久保利専門委員 私も途中からなのでよく分からないのですが、協議会の会長というのは、協議会ができる前に決まるのですね。お願いに上がって太田先生になったという。

○国土交通省（瓦林課長） もちろん事前に協議会に候補者についてお願いしたりすることはございますけれども、手続としては、協議会が設立されて、その中で互選という形で会長が選任されるということでございます。

○久保利専門委員 仮に安念先生が利用者代表でお入りになったら、国交省のほうではどなたかを想定して、この人を会長にと思っても、安念先生は選挙が強くて、私がと言うとみんななびいて、安念先生が会長になってしまうということはありませんか。

○国土交通省（瓦林課長） 十分可能でございます。あり得ます。

○久保利専門委員 ということは、そこで選挙があるわけですね。

○安念座長 最初の会長を選ぶ投票ルールは誰が決めるのですか。メタルールみたいなものは。

○国土交通省（瓦林課長） これは単純に互選であります。

○安念座長 集まった者全部とにかく入れると。

○国土交通省（瓦林課長） はい。

○安念座長 それはまたすごい。

○国土交通省（瓦林課長） 法律上出入り自由になっているものですから、株主総会みたいないつの時点でのメンバーにするかという技術的な点ではありますが、その時点で締め切った上でそのメンバーで決めていただくということです。

○安念座長 だけれども、氏素性は全くわからない、株主名簿が全くあるわけではない。

○国土交通省（瓦林課長） 出入り自由で任意に加入できるということは法律上規定されており、ユーザーの方の声を聞くという趣旨を入れたということでもあります。大阪におきましても、学識の経験者、先生、教授に入らせていただいて御推挙になり決まったのですが、決める過程では反対の方の御意見もあったようで、最終的には賛成多数ということで決ま

った、こんなプロセスであります。

○佐久間委員 質問です。まず、この協議会というのは準特定地域、特定地域にそれぞれ別々というわけではなくて、同じ協議会で両方のことをやるという理解でよろしいのでしょうか。

○国土交通省（瓦林課長） 法律的には、準特定地域の協議会と特定地域の協議会は別物となり、構成員等が変更になる可能性はありますが、今までの準特定地域の協議会をもって特定地域の協議会とすることは可能であります。実質的な意味では可能ですけれども、法律上は別の組織ということになります。

あともう一点、学識経験者の会長さんがいらっしゃる数のイメージで、1つ手元にある資料が、100万都市の札幌、仙台、東京、名古屋、京都、大阪、広島、福岡、これで8地域ございます。このうち協会会長が協議会の会長となっているのは2箇所、6地域は有識者の先生、学識経験者の先生にやっていただいております。

○安念座長 いかがですか。

○国土交通省（田端自動車局長） 今、お答えを課長から申し上げましたが、特定地域の法的な効果と準特定地域の法的効果は違います。先ほど既に155の協議会がありますと申し上げたのは準特定地域でございます。これから特定地域を指定していくと、その指定した地域において特定地域の協議会というものをつくるわけですが、既にある準特定地域の協議会の構成員と同じであれば、特定地域の協議会として移行していく。あるいはさらに特定地域の協議会に利用者代表としてもっと入りたいという方がいらっしゃれば参加できるので、その方々を入れた上で、会長を誰にするかという互選をしていくというプロセスになろうかと思えます。

○川本専門委員 クラリフィケーションで、この協議会というのは、メンバーシップはフルオープンとおっしゃいましたけれども、ということは、途中からでも来れば会員、メンバーになるというたてつけですか。

○国土交通省（瓦林課長） はい。これはまず制度として、独禁法適用除外と関係があるためと伺っておりますが、協議会には常に出入り自由でなければいけないとなっております。ただ、実務的に、意思決定についての会議の最中に入ってこられて議決権があるとなっても困るため、メンバーとして参加いただくことは可能ですが、会議開催の1か月ぐらい前に一旦そのときのメンバーを締め切り、締め切った後は議決権は有さない形となります。また将来、次の会合の際に次のデッドラインをつくり、それまでにちゃんと登録を行えば意思決定に参加できるということになります。

○安念座長 どうぞ。

○佐久間委員 もう一つ、よく分からないのですけれども、特定地域になるかどうかは地域の意向、それは協議会が決める、協議会の会長が決めるということなので、一番最初には特定地域になるのかならないのか分からないのですけれども、とにかく協議会ができて、協議会会長が決まって、そこで議論して合意が成立すると特定地域になる。逆にならない

と、準特定地域には別途なのですか。

○安念座長 そのまま。

○佐久間委員 そのままというのは。

○安念座長 今、既に 155 の準特定地域があるわけですね。まだ特定地域というのは1つもない。私が答えるのも変だけれども、今はともかくその 155 に協議会があるとお考えください。それで、客観的な指標によって、つまり、協議会がうんと言おうが言うまいが、客観的な指標のみで特定地域になるところもある。そうではなくて、地元の意向というもの、つまり、協議会がオーケーと言うことによって特定地域になることもあり得る。まさに、その後者の場合に協議会が非常に大きな意味をとりわけ持つてくるということです。

○佐久間委員 そのときは、準特定地域の協議会なのですね。

○国土交通省（瓦林課長） おっしゃるとおりでございます。準特定地域に既になっている地域から特定地域を選んでいきます。ですから、準特定地域の協議会として合意、賛成をすることを要件に入れるというのが④でございます。

○安念座長 どうぞ。

○佐久間委員 そうすると、それで成立しなければ準特定地域として残る。そのときに、これは独禁法が適用されますので、この協議会の会長というのは非常に難しい責務を負っていて、場合によっては、まさに公取から調査を受けてお縄頂戴をする可能性のあるポジションだと、こういう理解でよろしいでしょうか。

○安念座長 そのとおりだと思います。

○国土交通省（田端自動車局長） 1点だけ補足でございます。

今回、この法律の施行につきまして、独禁法との関係は非常に重要ですから、立法者である議員連盟の先生方からの御支援もありまして、施行前に公正取引委員会とかなり緻密なやりとりをしまして、公正取引委員会の御見解というものを文書にして、これを私どもの通達の形で発出しまして、誤解のないように、こういう場合はこうです、準特定地域と特定地域の違いはこうですとか、そういったことも詳細に出してございまして、それを遵守してやっていただき、徹底を図っております。

○安念座長 私なら引き受けないね。

○国土交通省（田端自動車局長） 先日の規制改革会議に補足しましたが、準特定地域については、そういった難しい立場の協議会でございますので、公正取引委員会との関係というのも条文にございまして、公正取引委員会は意見を言うことができる、との調整規定が設けられております。ただ、違反かどうかは個別の対応ということになってございます。

○森下委員 途中参加なので間違ったらすみません。この協議会は基本的には、その場に入りたいという方が前もって申し出ていけば票を持って参加ができるというので、上限がないというのは人数の制限がないという理解ですね。

○国土交通省（瓦林課長） 協議会に御参加いただくことには全く支障がありません。

○森下委員 その決議権に関しては1か月前ぐらいで登録していけばよろしいということ

ですね。

○国土交通省（瓦林課長） 登録していただいた上で、会長が決めておられる合意のための議決のルールに当てはまれば問題ございません。

○森下委員 その条件というのはどういうものなのでしょうか。

○国土交通省（瓦林課長） 例えば利用者団体の中で、ここはこのグループ、このグループで2つグループがあるので、この2つのグループの代表にやっていただくとか。そのグループに入られるのか、あるいは新しく入られたのでこれを3グループにするのかどうか、この辺をルールとして決めていく必要があると思います。

○森下委員 すごく民主的な面とすごく独裁的な両面ある仕組みで、お国の組織にしては珍しいなというのが率直な発想です。民主的な面でいうと、場合によっては、それこそ大量に動員したら過半数以上取れるという話ですね。一方で、それは怖いので、多分労働組合であれば何人かの方を出そうという話になると、今度そこで協議会の会長というのは物すごく強く効いて、勝手に票を決められるということになりますね。すごく整合性が取れていないように思うのです。

○国土交通省（田端自動車局長） おっしゃるとおりですが、モラルハザードがどう起きないようにするかということで、出席すればそれで議決権がありますとなると非常に混乱するものですから。特に労働組合等々いろいろカラーがありますので、幾つ入るかとかそういう話もございまして、それとどうバランスさせるかということでいろいろ悩みまして、こういうルールにして、柔軟に会長の良識を持って対応できるようなシステムにしているつもりでございまして。

○森下委員 柔軟なような柔軟でないような、非常に難しいテーマ。運用が本当にうまくいくのかなという率直な疑問を感じるのです。

○国土交通省（田端自動車局長） 今、御指摘の点は国会の御審議の中でもございました。先ほど申し上げましたが、今までの準特定地域は、任意に自主的に減らすことを個々が決めるという方式でありましたが、それと異なり今回は法的な効果も大変大きくなりました。ただ、私どもの認可を受けなければいけないということで、運輸局長は会長ではなくなりました。しかしながら、この新しい特措法の運用を適切に行っていく行政の立場から、適切なサポートを運輸局はしなさいという国会の審議でございましたので、我々もそれがスムーズに、トラブルがないように適切にフォローをしていくという方針で臨みたいと思っております。

○安念座長 どうぞ。

○翁委員 協議会の会長につきましては、やはり中立性は非常に重要だと思いますので、事業者というのは難しいのではないかと思います。

利用者の声が非常に重要という御説明だと、③のところの関係地方公共団体と利用者代表のところがいかにしても会長さんの設計で票数を調整できるということであると、利用者代表の声というのが通りにくい可能性があるというか、そこが懸念しているところござ

います。

本来であれば利用者代表を独立させるとか、そういった形が望ましいと思うのですが、いずれにせよ、もう少し利用者代表の声が通りやすい制度設計にさせていただく必要があるのではないかと思います。

○国土交通省（田端自動車局長） ありがとうございます。15 ページを御覧いただきますと、意思決定方法のところにございますとおり、③につきましては、構成員のところの自治体、労働組合、利用者代表、そして学識経験者、このカテゴリーについて、それぞれカテゴリーごとに複数又は単数のカウントをして過半数という形になっておりまして、それはまさに会長が中立的な形で、バランスが取れるような形で最初の段階でルールとして決めていく。もちろん後でまた御加入があった場合には、それに応じて適宜変えるということをご想定しておりまして、この中に事業者は直接入ってこないものごですから、事業者の意見とは関係なく利用者代表の声が反映されることとなり、事業者と立場は違いますが、労働組合のバランスとか、そういったことも含めて会長が御判断されるものだと考えております。

○安念座長 知識の問題ですけれども、協議会の構成員の中の誰に投票権を与えるかを会長が決めるというのは、どこにその根拠規定があるのですか。

○国土交通省（瓦林課長） これは私どもで協議会の運営に関する通達を出してございまして、通達で決めてございまして。

○国土交通省（田端自動車局長） 通常ですと、運営要領とか、会議で決めていく話なのごですけれども、その考え方を通達でお示ししているということごです。

○国土交通省（瓦林課長） 正確に言いますと、私どもは通達を出して、この通達に基づいて協議会ごとに協議会の運営ルールというものを規約としてお決めになっている。そのベースとなるのが私どもの通達であるという構成で対応してございます。

○安念座長 この法8条には法規命令に委任する規定がないごすものね。つまり、政省令で細かいことを決めるという余地はないごような形になってございますね。そうすると、会議体自身の権限として自分たちで決めればよいというごのは、確かに1つの考え方ではあるごしょう。

ほかはいかがごですか。よろしゅうございましてか。やはり盛り上がってしまった。国交省の皆さん、どうもありがとうございます。連日というご、何回も何回もお呼び立てして恐縮でした。

（国土交通省関係者退室）

○安念座長 この前の規制改革会議で、この問題について、まず我々のワーキング・グループとして紙をつくれという御指示を岡議長から頂戴いたしました。そこで、皆様の御協力をいただきまして、一応紙の案を事務局に取りまとめていただきましたので、そちらのほうをお願いいたします。

○柿原参事官 それでは、御説明いたします。

お手元、赤字で資料2と書かせていただいているものが、表題としては見え消しの形ですけれども、「改正タクシー特措法の特定地域に係る指定基準に関する意見（案）」ということです。本日付のワーキング・グループのクレジットとさせていただきます。

これは何回か修正版をお送りしましたがけれども、いろいろ委員から御指摘をいただきましてまとめ上げたものがこちらでございます。概略を御説明します。

まず1番目「一 はじめに 営業の自由（憲法22条1項）との関係」ということでございます。

前段のところは趣旨が書いてありますけれども、改正法の施行、法における特定地域・準特定地域の制度的な効果です。重要なのは、「特に特定地域に指定されると、新規参入・増車が規制され、また強制力のある供給削減措置が可能となる」ということです。

立法趣旨としては、そこにありますとおり、タクシー事業の健全な経営の維持や、安全性や利用者の利便ということです。

次の段落は、今国交省からお話がありましたけれども、この特定地域の指定基準の作業途中でございます。非常に強い規制でございますので、営業の自由を不当に制限することや、タクシーを利用する消費者の利便を損なうことが危惧されるということです。

「このため」が結論ですけれども、指定基準については、行政の裁量権の範囲の逸脱又は乱用にならないように慎重に設定すべきということ。現在、国交省から説明いただいている基準については、問題点があるということでございます。

二、国交省でお考えの指定基準の問題点を書いております。

まず（1）で「指定基準の考え方」でございます。

これは改正法の法律にありますけれども、非常に厳格になっています。「すなわち」以下にあるとおりで、供給過剰だけではなくていろいろな要素、収入の状況、法令違反、事故の発生に照らして供給運送力の削減をしなければ、健全な経営あるいは運送の安全、利用者の利便、地域交通との機能の十分な発揮が困難ということです。

次のページですけれども、そういった取組が「特に必要と認めるとき」となっております。供給過剰だけではなくて、特に必要であると認めるという要件もあるということでございます。もともと準特定地域というのがありますけれども、それよりも更に上回る極めて強い規制ということに合わせて考えますと、特定地域は極めて限定的にのみ指定されるよう慎重な検討ということでございます。

（2）が国交省から説明いただいた案の問題点の具体的な指摘ですけれども、1番目、まず指標の項目が不十分かつ不明確だということ。国交省からは①～④、賃金水準や稼働率、収支、地域の意向ということですが、先ほど御説明したように、法は事故あるいは利用者の利便ということがありますので、さらにそれに加えて、特に必要な場合と認めるときということなので4つでは不十分だということです。

2つ目が広範囲の規制強化ということですが、これは先ほど説明がありましたけれども、国交省の案によれば、地域の意向の指標が今のところ分からないのですが、その結果によ

っては、ここでは全体の8割ということで、本会議で御議論がありましたので、ここに数字を入れさせていただいておりますが、先ほど国交省から御説明のあったように、現在の案によれば6割の指定、タクシーに台数ベースで規制が及ぶ、裁量権の逸脱の問題があるということでもあります。

以上を踏まえまして「三 結論」ということで4点ありまして、1つ目が、4つでは不十分なので、事故の発生、利用者の利便と。さらに、特に必要な場合に判断するための指標が要るのではないかと。

(2)ということで、指標については客観的かつ明確に評価可能なものとすべきである。

(3)として、特定地域の規制も独禁法の適用除外等々、極めて強いものだという事。特に、更に必要な場合ということですので、指定基準を適用した結果、特定地域内の営業車両の総数が全国の営業車利用総数の半数を有意に下回る場合とすべき。つまり、半分以上というのはやり過ぎだろうと。さらに、半分でも良いというわけではなくて、有意に下回るべきではないかということでございます。

(4)です。これは本会議でも御議論がありましたけれども、運転者の賃金というのは大事だということでこの法ができておりますので、国会の附帯決議にございますけれども、最低賃金ですとか運転者の負担する慣行の見直しですとか、給与体系ですとか、そういう雇用環境の関係も改善すべきではないかということ。

あわせて法施行後3年で見直しされるということなので、運転水準の向上とサービス面の競争の活発化ということの検証、毎年の発表ということでございます。

事務局からは以上でございます。

○安念座長 ありがとうございます。

何か御指摘。これは皆さんに御覧いただいているのですか。

○柿原参事官 そうです。

○安念座長 御意見等ございましたらどうぞ。

○川本専門委員 今日出た議論で、協議会というのが地域の意向の判断としてたくさん地域で重要になりそうだったということでした。しかし、協議会のプロセスというのは、一言でいえば利用者の声が反映されるかどうか極めて憂慮すべき状況にあるということです。翁委員がおっしゃったように、暫定的にでも事業者代表が会長になり、是正される見通しもない点や、利用者代表の意見がどういように反映されるのか、ある意味で会長の胸先三寸で、うちの地域は利用者が1票だけで、ほかが10票です、ということだって合法的にはできることとなります。それは非常に憂慮するということは少なくとも入れておいたほうが良いような気がするのです。

○安念座長 今の点、いかがでしょうか。確かに今の議論では、協議会は結局何なのかという感じでしたよね。

○翁委員 一言是非加えていただければと思いますが。

○安念座長 わかりました。「三 結論」というところにいくのでしょうかけれども、どのあ

たりにいったらいいか。(2)の次に入れますか。協議会の運営を透明化というか、要するに利用者代表の意見が十分通るような仕組みにしてもらった上で(3)の半数を有意に下回る、こういう順序になりますか。

○翁委員 (2)の1に地域の意向というのがもう書かれているので、このところを書いてもいいですね。地域の意向としての協議会の会長が、必ずしもニュートラルな人になっていないとか、利用者の意見が反映されることが必ずしも担保されていないことが憂慮されるというようなことを書くということもあります。

○安念座長 わかりました。それも1つの手ですね。

それでは、協議会において利用者の声が十分に反映されるようにしろという趣旨のことをどこか適当な場所に入れ込むということはいかがですか。御承認をいただいてもよろしゅうございますか。

(「異議なし」と声あり)

○安念座長 では、大変申し訳ないのですが、それを含めて修正についてはもう時間がありませんので、私に御一任いただいてもよろしゅうございましょうか。そして、少なくとも日付としては今日発表したことにしないと格好がつかないものですから、多分先生方にもう一度御覧いただく余裕がないかもしれないので、その点もあわせて御了承いただければと存じますが、勝手に申して恐縮です。恐れ入ります。

では、それはそういうことで、後で事務局と話し合います。