

第34回 規制改革会議 議事録

1. 日時：平成26年6月6日（金）15:00～16:50
2. 場所：中央合同庁舎第4号館11階共用第1特別会議室
3. 出席者：
（委員）岡素之（議長）、大田弘子（議長代理）、安念潤司、浦野光人、大崎貞和、
翁百合、金丸恭文、佐久間総一郎、佐々木かをり、鶴光太郎、長谷川幸洋、
林いづみ
（政府）稲田内閣府特命担当大臣（規制改革）、後藤田内閣府副大臣
（事務局）滝本規制改革推進室長、大川規制改革推進室次長、館規制改革推進室次長、
中原参事官、柿原参事官、三浦参事官、大熊参事官
（国土交通省）田端自動車局長、若林大臣官房審議官、瓦林自動車局旅客課長

4. 議題：
（開会）
 1. タクシー規制について
 2. 答申の素案について
 3. 国際先端テストについて
 4. 「規制改革ホットライン」について

（閉会）

5. 議事概要：

○岡議長 それでは、第34回規制改革会議を開会いたします。

本日は、甘利大臣は公務の関係で御欠席です。また、滝委員、松村委員、森下委員が御欠席でございます。それでは、初めに、稲田大臣から御挨拶をいただきます。よろしく願いいたします。

○稲田大臣 雨の中お集まりをいただきまして、本当にありがとうございます。

今日は、まず最初にタクシーの規制について御議論をいただくことになっております。この規制については、当会議の委員の先生方から問題点の指摘があったところでございますが、今般、御承知のとおり、今年の1月の改正法の施行から約半年が経過をいたしまして、これまでよりも強力な参入規制・増車規制、運賃規制をかけることができる「新特定地域」を指定する準備が進められているところでございます。旧法下での特定地域を全部準特定地域にして、その中でさらに特定地域を定めて、そこで新規参入等を禁止するという非常に強力な規制をかけることができるという地域を指定するという準備が進められているところではあります。

この地域の基準について今日は御議論いただくことになっておりまして、国交省の皆さ

ん方にも説明にも来ていただいておりますので、その点について御議論をいただきたいと思っております。

また、本日より、いよいよ答申の取りまとめに向けた審議に入っていただくこととなっております。昨年7月以降、1年間にわたり、本会議と各ワーキング・グループ、勉強会なども含め、大変精力的に議論を重ねていただいて、その集大成となるものでございます。第1次の答申以上に充実したものになるよう、仕上げの議論を是非お願いをいただきたいと思っております。本当に先生方が非常に詰めて議論をいただいて、大変本質的な改革のメニューをそれぞれ出していただいていると感謝をいたしております。

また、国際先端テストの実施結果について報告がございました。「世界で一番企業が活動しやすい国」「世界で一番国民が暮らしやすい国」を目指して、前期に引き続き今期もこの手法を活用して国際比較を行ってきたところでございます。今回の実施結果を踏まえ、今後、この手法のさらなる定着を図ってまいりたいと思っております。

本日も、委員の先生方の建設的で自由闊達な御議論をお願いいたします。

後藤田副大臣、ありがとうございます。よろしく申し上げます。

○岡議長 大臣、ありがとうございました。

それでは、報道関係の方はここで御退室をお願いいたします。

(報道関係者退室)

○岡議長 これより議事に入ります。

議題1はタクシー規制といたします。先ほど大臣にも触れていただきましたが、この規制については、これまでも当会議の委員から問題指摘があり、また、今年1月の改正法施行から約半年が経過し、地域指定の準備が進められるなどの動きもあるところでございます。そのような中で、本日、国交省から田端局長以下3名の方においでいただき、国交省で考えておられる中身について御説明を頂いた上で意見交換したいと思っております。

早速ですが、10分程度で国交省の御説明をお願いしたいと思います。よろしくどうぞ。

○国土交通省(田端自動車局長) 国土交通省の自動車局長、田端でございます。

本日は、改正タクシー特措法の関係につきまして御説明をさせていただき、御議論を賜りたいと思っております。

10分程度で御説明申し上げたいと思っております。資料が1-1～1-3までございます。

まず、冒頭、資料1-3、参考資料のほうからで大変恐縮でございますが、改正特措法の経緯を少し御説明させていただきます。

今般の改正タクシー特別措置法は、今年の臨時国会で自公民の3党による衆議院の議員提案の議員立法で成立をいたしました。

1番目に、この提案者と賛成者が書いてございます。

2ページ目で審議でございますが、11月の臨時国会におきまして、衆議院で3時間半、参議院でも2時間15分という審議がなされ、みんなの党以外は賛成多数で可決されました。タクシーの規制の関係は従来からいろいろ御議論がございますので、3ページ以下、衆議

院、参議院の両院で大変多くの附帯決議が盛り込まれました。この内容は我々も十分斟酌、そんなくして施行を進めているところであります。

以上が背景でございます。

それでは、資料1-1から御説明を申し上げたいと思います。

まず、タクシー事業の現状を御説明いたします。1ページ目が法人事業者のデータでございます。タクシーにつきましては、平成14年に規制緩和が行われました。従前の道路運送法では、いわゆる需給調整を目的とした免許制でございました。これを規制緩和し、参入は許可、増車は届出という制度となりました。グラフのグリーンの線が車両数でございますが、その特性上増車をしやすい産業でございますのでずっと増えてまいりました。そういたしますと、日車営収、すなわち1日1台当たりの売上げのことで赤い線でございますけれども、車両数が増えますとこの日車営収が減る、イコール、後で申し上げますが、ドライバーの賃金が低くなることになりました。

リーマンショックが20年にございまして非常に景気が低迷したときに大変深刻な状況になりました。そこで、21年にタクシー特別措置法が、このとき金子一義先生が国土交通大臣ですが、政府提案で国会に提出され、成立をいたしました。これは与野党で全会一致でございました。

その後、この法律の効果が現れまして、日車営収も改善をし、車両数も少し減少してきましたが、最近に至り車両の数も下げどまり傾向が出てきていたことから、より一層法律の効果を地域指定、期間限定で強化をしていこうということで検討が行われて進められたのが今回の議員立法でございます。

2ページ目以降、収入と所得の関係を記載してございます。

2ページは全国のタクシーのドライバーの年間の所得ということを書いております。334万というのが平成13年、25年は298万と300万割れをしており、全産業平均と比較するとこれを大きく下回っております。低賃金という点が従来からタクシー産業の課題とされております。

3ページ以降は、各地区別です。東京は最も収入が多いのですが、それでも403万で、13年から比較してまだ10%程度落ち込んでいます。

4ページ目は愛知でございます。愛知は13年と比べてもほとんど同水準まで回復をしてきているということで、比較的堅調に推移しています。

5ページ目は大阪でございますが、状況がよくなく295万という収入は、13年と比較して17%も減少しています。福岡も同じように15%減少して260万でございます。いずれも日車営収に連動しているものでございます。

7ページでございますが、タクシー事業の特性について御説明いたしますが、タクシーは流し営業が主流で、賃金は歩合制賃金をとっているのが普通です。ということは、人件費が変動費になりますので、そういう産業の特性と、車などの設備投資費用が低廉であるということがあります。このため、なかなか売上げが伸びず、減少するときには、経営者

の判断としては、1台の売上げが5万円から4万円に減ったときには増車をして、会社全体としてトータルで取り戻そうという傾向があります。そうすると、今度は運転者の所得が減るという循環が生じます。

そのような背景があるために、8ページにある通りタクシー事業の費用構成をご覧頂くと、73%が人件費でございます。そして、1台当たりの売上げに歩合率をかけてドライバーの収入になりますので、この指標が一番重要だと考えております。

9ページは各国の比較ですが、そのような産業構造は各国でも同じでございます、先進諸国におきましても同じ事情から車両の台数を総量規制とか免許にしているところが多く、また運賃についても公定統一運賃などをとっているところが多いという実情にあり、これは産業特性に基づくものと理解しております。

10ページ目でございますが、今般のタクシー特別措置法の改正でございます。これは一番上の原則というところが道路運送法で規制緩和をされている状態。この規制緩和の原則は維持する。これは提案者の方から国会でも何度もお答えを頂いていることです。それを前提に、今まで特定地域とされていたところを自主的に減車に取り組んでいくという左側の赤いところでございます。これが今回右側では、新しい特定地域と準特定地域、改正前の地域指定と同じような考え方の準特定地域、このように2つに分かれています。

右側の準特定地域に、改正前に地域指定していました155地域は法律の施行のときに旧特定地域と同じ基準でございますので準特定地域に指定をしています。今般、特定地域の指定基準の検討を進めているのはオレンジのところでございます、準特定地域である155の地域のうち何か所を特定地域に指定していくかという基準の議論でございます。

11ページでございます。タクシーの供給過剰が起こると、先ほど申し上げたとおり、賃金が減少することにより労働条件も悪化し、安全性の問題、サービス水準の悪化に直結するため、供給過剰となっている地域を特定地域として指定していくことを考えているところです。

特定地域の指定は原則3年ですが、要件に合致しなくなった場合には指定期間中であっても途中で解除をしていくという考え方でございます。

12ページに特定地域の指定の条文をわかりやすく書いてございます。供給過剰状態であって、1台あたりの収入の状況が減少している、あるいは不適正な運営の状態、事故の発生、このようなところを確認した上で、事業の健全運営や安全、地域公共交通として十分な機能が発揮されるか、こういう点を判断した上で指定することとさせていただきます。これは非常に強制力のある指定になるため、国交省の設置法に基づく第三者機関である運輸審議会に諮問し答申を得た上で指定を行うこととなります。

13ページ以降は、指定をした後にどのような形になるかを簡単に書いてございます。地域の計画を協議会にて皆さんでつくる、あるいは事業者が個々に事業者計画をつくることとなっております。さらに、この地域の計画に参画をしていない一部の事業者に対し、営業方法の制限による供給輸送力の削減を行うように命ずることができる規定がこの法律

には設けられております。また、独占禁止法の適用除外規定についてもこの法律に設けられております。

15ページでございます。改正特措法の協議会というのが大変重要な役割を担ってまいります。地域全体でタクシーの供給過剰を解消していくための減車や需要の活性化に関する計画をつくっていく、こういった協議を行う場となりますが、構成員は関係自治体の長、あるいはタクシー事業者、労働組合、これはドライバー代表、利用者代表、消費者団体など、学識経験者となっております。

協議会における合意は下記のいずれかを満たす場合に成立するというもので、会長が合意をしていること、車両ベースでタクシー事業者の過半数が合意していること、地方公共団体や利用者代表などの過半数が合意していること、このような要件を満たす場合に成立いたします。

それでは、今般の特定地域の指定基準の考え方について、現在検討している指標の説明をさせていただきます。

16ページは指定基準に盛り込む方針の指標の案でございます。4つございまして、①日車営収、1台当たりの車の売上げです。これに歩合率を掛けたものがドライバーの収入に直結いたします。これが極めて一番重要な要素であり、運転者の賃金水準の指標である日車営収を基本としています。

2番目は、車両がちゃんと稼働しているかどうか。車は増車をしているけれども実際は動いていないとか、あるいは流し走行の非効率さなどを把握する実働実車率、このような指標案を考えております。

3番目、事業者の収支状況の指標として、赤字事業者がどのぐらいいるか、というのが3番目。

4番目、先ほど申し上げました協議会で、利用者代表を含む協議会における合意あるいは地方公共団体が地域公共交通という立場から、地方公共団体の長が要請をする、このような地域の意向の指標、こういった4つをポイントと考えて議連の先生方などの関係者と調整をしている過程でございます。

これら4つの基準について、数字などを入れて試算し、1台当たりの売上げである日車営収が13年度と比べてどの程度減少しているかをどう見ていくか、数字を入れて当てはめてみましたが、この指定基準によりどの地域が指定されるかが大変な関心事でございまして、このような手続を立法制定者である議連の先生方などの関係者と協議中のところでございまして、大変ナーバスな問題となりますので、今回は資料として提示することは控えさせていただきます。

我々、4つの基準のうち、①の賃金水準は、国会でも議論がございましたが、これはドライバーの収入レベルが300万円割れしているのを、これを上げることが法律の一番の目的であり、賃金水準のところをどのように見ていくかが極めて重要だと考えています。

②と③は、車両の稼働効率と事業者の収支でございます。これも今般新しい指標として

設定しようと考えております。

今までの指定基準は基本的には①の日車営収をベースにして行ってまいりましたが、今般の特定地域は厳しい法的効果がありますので、②や③の要件も入れています。

しかしながら、②又は③のいずれかが該当しない場合については、④の地域の意向である、利用者代表を含む地域協議会の合意、自治体の長の要請というものがある場合は特定地域に指定することを考えているのが今の方向性です。この考え方にに基づき試算したところ、地域の意向の指標である④次第で特定地域に指定される地域、④に関係なく、指定される地域又は指定されない地域が出てまいります。こういうところを今議論させていただいているところでございます。後ほどまた御議論を承れればと思います。

18ページ以降は活性化事業についても取り組んでいますという資料となっておりますので、説明は省略させていただきます。

次に、1-2ということで、公定幅運賃の議論でございます。新しい法律に基づきまして、準特定地域及び特定地域においては、地域限定かつ期間限定により、供給力の削減を推進する地域であるため、一旦は運賃価格による競争を中断して、まず、供給過剰状態の解消を加速化するため運賃は幅運賃というものを導入しております。

2ページ目に公定幅運賃の基準を記載しております。公定幅運賃は、標準的な事業者の原価に利潤を加えたものというものをベースに幅を指定し、その中で事業者は運賃を届け出なければならないこととなっております。その幅を下回っている事業者については複数回の指導、勧告を経た上で変更命令の対象となるという仕組みになっております。この公定幅運賃制度は、4月から運用を行っております。

3ページ、4ページ目は、初乗り短縮制度の説明であり、これは事業者から取り入れてほしいと要請があり、協議会の意見を聞いて指定しました。

東京においては、2kmになれば同じ運賃となりますが、初乗り距離を1.7km程度に設定し、今までの運賃よりも安価となる幅を指定いたしました。また、大阪では加算距離分を4段階下がってほしいという意見があり、初乗り距離が0.9kmとなりますが、この場合ですと340円まで下げることが可能となっております。

新聞などで報道されております公定幅運賃の届け出の状況について、大半の事業者は公定幅内での届出をして頂いていますが、変更命令対象事業者は26者おり、26者のうち個人タクシーは14者いますので、法人タクシーですと12社となっております。

6ページは公定幅運賃をめぐる訴訟に関する資料でありまして、5つの訴訟があり、上の3つの訴訟につきましては、仮処分の申し立てもされており、これにつきまして仮処分決定がなされましたが、高裁に即時抗告をして今その点について主張をしているところでございます。

7ページは大阪地裁での仮処分の内容を書いている資料ですので説明は省略させていただきます。

8ページ、9ページは諸外国の運賃の実態を書いている資料であります。

長くなりましたが、説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

○岡議長 ありがとうございます。これより意見交換に入りたいと思います。

ただいまの国交省の説明に対して御意見、御質問がございましたら、お願ひいたします。
林さん、どうぞ。

○林委員 ありがとうございます。資料1-1の10ページ目に沿って質問させていただきます。

新旧比較いたしますと、従来の特定地域に当たる現在の準特定地域に加えて、新たに特定地域として極めて厳しい新規参入の禁止や、供給削減措置や公定幅運賃の制度が設けられたと理解しております。

ここで質問ですが、その結果、準特定地域と特定地域を合わせますと、日本全体の何割ぐらいがこの規制の対象になるのでしょうか。

○岡議長 お願ひいたします。

○国土交通省（田端自動車局長） お答えいたします。左側の改正前の特定地域が155地域ございました。この基準と準特定地域の基準が同等でございますので、現在、準特定地域としてこの155地域を指定しております。この準特定地域よりも法的な効果が強い地域を今御議論いただく指定基準によって地域指定していきますので、この準特定地域の中から何か所かがオレンジの特定地域となります。従いまして、オレンジとグリーンを足したらトータルで155地域となり、155地域のうち、一部の地域がオレンジの特定地域になっていくこととなります。

全体の営業区域は637の営業区域がございまして、そのうちの155の営業区域が特定地域又は準特定地域に指定されるということでございます。車両数ベースですと、車両は人口の多い大都市部に集中しますので、車両数では85%が155の地域の中に存在しております。

以上でございます。

○岡議長 ありがとうございます。

林さん、どうぞ。

○林委員 ありがとうございます。先ほど御紹介頂いた大阪地裁、福岡地裁の判決、5月23日と5月28日は、いずれも裁量権の逸脱という結論を出されております。先ほどの御説明の中で、新法の立法時に立法者として繰り返し規制緩和は維持するという説明をしてこの立法がなされたということですが、今の御説明によりますと85%、約9割が規制対象になってしまうということは、これは原則と例外の転換で、まさに規制緩和はなきものになってしまったのではないのでしょうか。

○岡議長 お願ひいたします。

○国土交通省（田端自動車局長） お答えいたします。道路運送法という法律があり、10ページの資料ですと一番上の原則と書いてあるところでございます。この法律に基づき規制緩和を行いました。この法律は、いわゆる恒久法として制定されており、規制緩和の原則は変えないということが、国会審議の際に改正法の提案者から何度も御説明がありま

した。なお、特定地域や準特定地域の指定は、特別措置法に基づき指定することとなります。これは供給過剰状態を地域限定、期間限定で早急に解消するというご説明で、早く供給過剰の状態を卒業して、本来の原則である道路運送法の下、増車が届出で可能となる状態に戻す、このような意味で原則は維持していますという御説明がございました。

実は、別の議論もございまして、道路運送法そのものも改正し、増車やその他についても、いわゆる認可制にすべきなど、もっと強固な御議論も民主党政権時代にはございましたが、今般の自公民の議員立法においては、道路運送法の原則は維持し、特別措置法の制度を改正することにより、効果をより地域限定、期間限定で強化するということが立法の趣旨でございます。

○岡議長 よろしいですか。

林さん、どうぞ。

○林委員 今、御説明頂いたところを現実の規制状況として考えれば、極めて厳しい規制が全国の約9割のタクシーに対して課されるという事実は変わらないわけですので、結果として見れば、規制緩和に逆行することをなさっているのではないかという意見を持っております。

○岡議長 浦野さん、どうぞ。

○浦野委員 1つ質問ですけれども、資料1-1の3ページに平成13年からの歴史が書いてありますね。一言でこのいろんな数字の悪化についていえば、リーマンショックでどの産業もそういう悪化になっているわけです。別にタクシーだけがこうというわけではなくて、いろんな産業の中小企業の方々が大変な思いをして自助努力の中でいろいろやっておられる。

そういう前提の上でお聞きしたいことは、平成13年、14年の規制緩和のときに、営業そのものは免許制から認可制にした。増車等は届け出制にしたという話があったのですが、一番肝心なのは料金だと思うのです。このとき料金はどのような規制緩和があったのでしょうか。

○国土交通省（田端自動車局長） 料金につきましては、いわゆる認可制を維持しております。

○浦野委員 そうなると、これはあくまで仮説ですけれども、このときの規制緩和が中途半端だったと。いわゆる料金のところが規制緩和にならない限り、どんな企業でもそうだと思いますけれども、サービスと価格戦略、これを自由にいろいろ考えていくというのが企業の一番のポイントですから、その意味で料金体系のところが自由にならなかったというのは、むしろ規制緩和が中途半端に終わっていて、その影響がいろいろ押し出てきていると思うのです。今回のいろんな理由付けのところが本当にそういう意味できちんと統計的に、論理的にどうか、こういう理由だったので1台当たりの収入も下がり、運転手の賃金も下がりということが本当にきちんと証明できているかどうかというのは、私も寡聞にしてそういう経済論文を見たことがないのですけれども、その辺の裏付けはどんなも

のですか。

○岡議長 お願いします。

○国土交通省（田端自動車局長） お答えいたします。タクシーの運賃については、以前、先ほどの諸外国の例にございました公定統一運賃である、いわゆる同一地域同一運賃を行っていましたが、多少自由度があったほうがよいということで10%ぐらいの範囲で、自動認可のような幅を設定し、競争を一部浸透させ、営業割引の導入などを行ってまいりました。これにより、価格による一定の競争はあったと思っており、道路運送法の改正の14年以降、そういったサービスも出てまいりました。

しかしながら、7ページのポンチ絵のように流し営業が中心であり、サービスの質が比較的似ているため、世界的にも利用者の選択可能性が低い産業だと言われております。また、車の増車がしやすいため、運賃の部分などの競争で、いい意味での需要喚起ができてくればよいのですが、今までなかなかそういった需要喚起が出てこないため、日車営収が下がり、最終的にはドライバーの収入が下がるという結果となってしまっていると認識してございます。

○国土交通省（瓦林課長） 1つ補足させていただきます。交通分野については特に安全コストの関係や、あるいは利用者保護の観点から、鉄道、バスの運賃では上限認可がございすけれども、タクシーの場合も安全コストのチェックということも含めて認可制が維持されたものと認識しております。

○岡議長 浦野さん、どうぞ。

○浦野委員 最後にもう一言だけ。そういう中で、私は印象とすれば、むしろ価格を下げ切れなかった中でいろんな問題が起こったというように考えていまして、やはり地方ではいろんなタクシーに付随するサービスが包括的に出てきました。そんなことが大都市ではほとんど見られていないわけです。最近、やっというろんな形でのものが出てきていますけれども、私はそういう新しいサービスに大いに期待して、そういう新しいサービスだったら逆にお金を高く払う、あるいは基本的サービスだけだったら、もっと下げて欲しい、そういう選択の幅が生活者の方々にあるというのが基本の政策であるべきだと思っておりますので、今回の規制強化というのは、明らかに逆行しているのではないかなと思っております。

○岡議長 どうぞ。

○国土交通省（田端自動車局長） 今、御指摘がありました事業の活性化や様々な取組というのは、18ページに記載していますマタニティタクシーや子育てタクシーといった取組を行っており、御指摘のとおり、むしろ地域のほうで様々な工夫をし、都心のほうに浸透してきたという大変いい傾向であり、国土交通省としましては、このような取組が極めて重要だと考えております。

特定地域が特措法の中で減車していくという点ばかりがクローズアップされますが、一方で、準特定地域においては、活性化事業計画という計画を協議会で作成し、決定してい

くというものもございまして、適正化とともに事業の活性化ということが非常に大きな目的の法律でございますので、国土交通省としましては、引き続き一生懸命取り組んでまいりたいと思います。

○岡議長 大崎さん、どうぞ。

○大崎委員 法律の内容の妥当性というか、それについていろんな意見があるということはここではあえて議論しても余り意味がないのかなと思ひまして、この法律を前提としたことでお伺いしたいのですけれども、結局、今、特別抗告されているということで、地裁の決定については少なくとも国交省として納得はされていないということだとは思ひのですけれども、ただ、地裁が少なくとも公定幅運賃制度自体がおかしいのではないけれども、そこまで狭く定めるのはいけないと言っていることについては、私はそれなりの重みがあると思ひのです。

公定幅運賃の決め方に結局問題があったのではないかという気がしてならないのですが、要は、本来であれば協議会に声が反映されているはずの方が納得していないから、その割れた運賃を申請しておられるということだと思ひるので、この点についてはどういふ御認識なのでしょう。

○岡議長 お願いします。

○国土交通省（田端自動車局長） お答えします。公定幅運賃については、資料1-2の2ページに基準を書いておりますが、ただいまの御指摘のとおり、地裁の判断では制度そのものは憲法に違反はしない。公定幅運賃の指定をする基準のうち、能率的かつ標準的な事業者のコストを見なさい、従来と同様に狭く公定幅を設定したところが裁量権の逸脱ではないかという地裁の判断でございました。我々はタクシーに関しましては人件費が73%を占め、それほど大きく変動しないため、大宗のそういった事業者の部分を考え、自動認可運賃の幅の考え方と同じ幅で公示したところであります。

私どもとしましては、法律に基づいてどのようなコスト計算や考え方で幅を指定したかということ、今高裁で争っているところでありまして、委任をされている裁量の範囲内で適切に指定を行っていると言ひ主張して議論しているところでございます。

○岡議長 翁さん、どうぞ。

○翁委員 16ページで特定地域の指定の指標が書いてございまして、④地域の意向の指標のところ、総合的に利用者、事業者、労働者、行政と認識を判断すると書いてございすけれども、これはどのような判断基準でやっていくのか。この中には利用者の声というのはどの程度反映されるのか。このあたりの考え方について教えていただきたいというのがまず1つです。

○岡議長 お願いします。

○国土交通省（瓦林課長） お答えします。16ページの④につきましては、下に書いてあります利用者、事業者、労働者、行政等の認識、これらの確認の手段として、上にございます指標案で利用者代表を含む地域協議会の合意、そして、自治体の長の要請を要件にし

ようと考えております。

この協議会は、準特定地域では既に設置されており、15ページに記載しておりますが、出入り自由なため、どなたでも参加することが可能であり、真ん中の構成員と記載しているメンバーの方々に入っていただいております。

この協議会の中で一番下の意思決定方法に基づき、特定地域として指定されることについて合意するかどうかを御議論いただき、①～③の要件である会長の合意、事業者、事業者とはまた別の立場で地域公共交通を見ていらっしゃる自治体、利用者代表、労働組合等のそれぞれの中で過半数の合意がいただけるか、こういったものを要件にすることを考えてございます。

○岡議長 翁さん、どうぞ。

○翁委員 もう一つ、さらに14ページのところで、減車なども供給輸送力の削減を行うよう命ずることが可能なる実質要件のところに、合意した事業者のみでは適正化を推進できない。このような事態を放置しては、地域公共交通としての機能の発揮に著しい支障を生ずるという基準はどういうところで考えて判定していくのですか。

○岡議長 お願いします。

○国土交通省（瓦林課長） これは前提といたしまして、14ページの説明の前に13ページからずっと続いているんです。車両数ベースで3分の2以上の事業者が合意する形で、地域全体で減車する車両数を決定していただき、それに基づいて、協議会に参加した事業者全員が認可を受けて取組を始める。このような状況を前提としまして、供給の余剰部分を客観的に計算した上で地域計画に合意した事業者の計画だけでは足りないという場合に、客観的かつ数的に明らかであるかどうかというのが、実質要件の1つであります。

また、実質要件のもう1つにつきましては、非常に抽象的な内容であるため、この法律では実質要件が満たされているかどうかにつきまして、一件一件、運輸審議会という法律に基づく第三者機関においてチェックをしていただくという構成になってございます。

○岡議長 大崎さん、どうぞ。

○大崎委員 先ほどは現行の法律は前提としてと申し上げたのですけれども、国交省としての感想をお伺いしたいのです。

私、資料1-1の1ページの図を素直に見ると、低いところからの回復とはいえ日車営業収入はある程度上昇傾向にある。一方、車両数の減少は相当程度もう減少しているということで、なぜそこでさらなる需給調整ということが必要とされたのかということの妥当性は大きな疑問はあると思うのです。また、先ほど浦野さんがおっしゃったことと結構関係するのですが、リーマンショックより前のグラフの推移を見ますと、車両数の減少以上に輸送人員の減少のほうがスティーブというか激しくなっていて、これは恐らく、この間、たしか料金の値上げがあったように思うのです。やはり料金が下がらないから、高いから使わないという人がたくさん出てきてこうなったというように考えるのが非常に素直な気がするのです。法律は法律として、その辺はいかがなのでしょう。

○国土交通省（田端自動車局長）　まず初めに御指摘頂いた車両数について、タクシー特措法施行以降、共同して行くと独禁法に抵触することになるため、事業者の任意で、例えば、自分は10%減車するなど、自主的に減車に協力頂いた結果、車両が減少したことにより日車營收が回復し、一定の効果が出たということは皆さん言うておられます。しかしながら、自主的な減車にも限界があり、日車營收が増加したと言っても、ドライバーの収入が引き続き300万円割れしており、これを改善するためにこれまで以上に地域限定、期間限定で進めていくというのが今回の法律改正の動機だと受け取っております。

このため、協議会に入っていない方々も含めて、全体として地域を面的に見て、供給過剰状態を削減するために皆で決めて計画を作っていくなくてはならないため、独禁法の適用除外の規定を設けた上で、厳格な手続の下、実施することとしたという認識でございます。

また、リーマンショック以前の収入が落ち込んでいたという点について、19年に一度運賃改定を行ってございます。それ以前は基本的にございません。運賃につきましては、やはり認可制であり、我々としても運賃が頻繁に上がっていくことは望ましくないと考えており、運賃を高どまりさせることは考えておりません。

しかしながら、どうしても景気の低迷などの影響があったときは大きく減少し、リーマンショック以前も思うように需要が拡大しなかったという点については様々な要因があるかと思いますが、需要活性化対策は極めて重要という認識でおりますので、これをタクシー産業界とともにどのように推進していくかは、引き続き強力に進めていきたいと考えております。

○岡議長　大臣、どうぞ。

○稲田大臣　ありがとうございます。10ページの表に基づいて、事実の整理と質問等をしたいと思うのです。今回、旧と新で新しい特措法が成立しました。そして、先ほど林さんが質問なられたように、今まで旧法で特定地域だったものは全部準特定地域になりました。そして、それが全体の車の約9割あります。その9割についても旧法の特定地域の規制に比べて、例えば公道幅運賃の下割れについても変更命令が出てしまっていて、これについて今仮処分が3件起こされて、3件とも国が負けている、裁量権の逸脱だということがあります。

今、問題になっているのは、次のさらに特定地域といって90%の中からさらに増車も新規参入も禁止をして、しかも協議会に独禁法規制をかけて強制力ある減車をさせて、もちろん変更命令もやるという非常にきつい規制をかけるのに当たって、一体どんな基準でかけるのかということがちょうど目前に迫っていて、それはまた国交省の裁量の範囲内で決めるわけですね。その基準が先ほど法律では12ページに規定されていて、1台当たりの収入とか、不適正な運営状況とか、事故の発生とかいろいろ書いてあって、特に必要なときに特定地域という非常に強いものをつくるわけですね。

その基準が何かというと、先ほど16ページで書かれている指標の4つを挙げようかなと

今国交省では考えておられる。この4つの指標が果たしていいのかという問題が1つあるのと、もう一つは、4つの基準があって、それを当てはめたらこういうようになりますと。1個だけの指標を使えばこうなりますということですが、全部該当したとして指定に当たるというのが一体、全車の何パーセントで、1つの基準でやったときに全車の何パーセントであるのかということをもっと聞きたいというのが1つ。そのパーセントは、要するにそれが最低であって、それプラス地域の意向の指標によってプラスされていくという理解でいいのかということが2つ目。

3つ目は、先ほどの法律でいくと、事故の状況とかも書いてありますけれども、そういうのを指標には入れていらないですね、それはどうしてですかというのが3つ目。

あと、指標を決めて特定地域を当てはめる日程感について、済みません、4つの質問をしましたが、お答えいただければと思います。

○岡議長 お願いします。

○国土交通省（田端自動車局長） 私のほうから順次お答えをします。

まず、4つの指標の当てはめについて、日車営収の①のみを使う場合は、従来の改正前の特定地域の指定基準の考え方でございましたが、改正後の特別措置法は法的効果が強いので、②や③などの新しい要素を取り入れ、また、④の地域の意向の確認を厳格化することにより、より厳格な基準にしようと考えております。

また、そうはいつでも賃金水準の指標である①が大変重要な基準であり、そのほかの②、③という指標を確認していった上で、①、②、③のすべてに該当する地域であれば、①、②、③の客観的な指標により指定されます。一方、②と③のうち、どちらかが×になるようなケースにおいても、地域の利用者を含んだ協議会の合意、及び自治体の長からの要請があるような場合には、地域指定をしていくという考え方を導入してはどうか、ということは今検討している過程でございます。

国土交通省としましては附帯決議においても、新しい特定地域の基準は、客観的な基準あるいは厳格な基準をつくるよう、附帯決議をいただいておりますので、附帯決議も踏まえ、指標を考えております。

○稲田大臣 パーセントを教えてくださいませんか。

○国土交通省（瓦林課長） まず、車両のパーセンテージでございますが、4つの指標のうち、①のみを厳格化した場合、今の当てはめでいきますと、準特定地域の指定基準と実質的に同じため、約90%となっております。

他方、4つの指標の②や③を用いた場合の車両台数のパーセンテージというのは本日まで計算できておりません。

○稲田大臣 指定のもので大体何パーセントで、プラス次第だからそれより上でしょう。

○国土交通省（田端自動車局長） 指定される地域の考え方として、4つの指標の①、②、③に該当するかどうか、④の地域の意向が仮に全地域○であればどの程度になるか、このようなイメージでございます。

- 稲田大臣 全部合意すれば90になるのだから、最低何パーセントなのかと聞いている。
- 国土交通省（田端自動車局長） 車両台数ベースですと、どの地域が特定地域に指定されるのか、まだ試算できていないため、当てはめを行ってみたいとわかりません。
- 稲田大臣 この間、5割と言っていなかったですか。
- 国土交通省（田端自動車局長） 営業区域の155地域が今準特定地域として指定されています。このうち、新しい特定地域にどの程度が指定されるのかということについて、基準の当てはめの決め方によって変動しますが、例えば多い場合だと、営業区域のうち80か所程度が指定されるような基準となったり、あるいはもう少し少なくなったりもします。
- 稲田大臣 私が言いたいのは、こんなすごいきつい特定地域を定めるに当たって、今、あなたたちが考えている基準で計算したら、例えば50%にもなるのだったら、それはもう特に必要がある場合にやるにしてはきつ過ぎる基準だということが結果的に出ていると思うのです。だから、どれぐらいのパーセントで、そして、それから9割までの間なのだろうけれども、そこを質問しているし、この間、私が聞いたときは5割と言われたと思ったのだけれども、違いますか。
- 国土交通省（瓦林課長） それは営業区域数で5割でございます。
- 稲田大臣 数ではなくて、大体どれぐらいなのですか。
- 岡議長 台数でということですね。
- 安念委員 155はエリアの数ですね。大臣がおっしゃったのはカバレッジです。車の数。
- 稲田大臣 というのは、50%もあるような規制だったらそもそも基準がおかしいとなってしまう。そんなにかけるのですかという話になるでしょう。それが、あなたは計算しないでこれが妥当かどうかとどうしてわかるのかなと。
- 国土交通省（田端自動車局長） 基準については、準特定地域の営業区域が現在155地域あるため、どれだけの台数が該当するか当てはめを計算しなければならず、まだ試算できていないためわかりません。
- 稲田大臣 そこがわからないと議論できない。何パーセント、これで特につくっている基準で一体どれだけきつい基準のところをつくるつもりでいるのかということがわからないと議論できないし、この間、50と言っていなかったですか。
- 国土交通省（田端自動車局長） 御指摘の点は準特定地域の営業区域数に対してでございます。
- 稲田大臣 車で言ったらどれだけなのですか。専門家だったら大体わかるのではないですか。
- 国土交通省（瓦林課長） 正確な数字が計算できておりませんが、最大の営業区域の数で5割となりますと、車の割合としては約6割ぐらいになる可能性がございます。
- 稲田大臣 だから、特に必要なときでこれだけきつい規制をかけるのに、今の8割も規制をかけるという基準自体がおかしくないのですかという質問です。
- 国土交通省（田端自動車局長） 供給過剰の状態を一刻も早く解消することが特別措置

法の目的であり、供給過剰というのは活動している営業圏で起こるため、そういう意味では人口に比例すると考えていただければよいかと思います。大都市や都市部は人口も多く、車の数も多いという状態です。しかしながら、そういった地域では車の供給量を増やそうという働きが起こるため、逆に、人口の多い都市部などで供給過剰状態になりやすくなってございます。

○稲田大臣 皆さんは、特定地域というすごいところを8割ぐらいあってもいいという感じなのですね。

○国土交通省（田端自動車局長） 台数ベースですと155地域で85%、約9割となっておりますので、そのうちの程度が特定地域に指定されていくか、このような議論でございます。

○稲田大臣 何パーセントなのですかというのになぜ答えられないのですか。議論できないではないですか。

○国土交通省（瓦林課長） 申しわけありませんが、車の台数の割合は本当に計算ができていないものですからわかりません。しかしながら、先ほど申し上げましたとおり、約6割程度になる可能性がございます。車両台数の割合につきましては大至急作業してお示しすることにいたします。

○稲田大臣 それはどうなのでしょうかと。

○岡議長 今の大臣と国交省のやりとりを整理したいのだけれども、まず、155の営業区域が現状の特定地域から準特定地域になりますね。この155のうち何カ所か、今度は新しい特定地域になりますよねと。やってみなければわからない部分もあるのでしょうかけれども、大臣の質問に対する答えとして、155区域の50%ぐらいが新しい特定地域になるという見通しであるというところはまずよろしいですか。

○国土交通省（瓦林課長） 営業区域の数として、155地域の半分、50%ぐらいということでございます。

○岡議長 そこはよろしいですね。2つ目の大臣の質問は、新しい特定地域が155区域の半分ぐらい、すなわち最大70~80区域だとしたときに、今度は車の台数で、準特定地域の車の台数は全国の車の台数の85%ですね。単純計算すれば、特定地域の車の台数は準特定地域の半分の43%だと。そういう理解でよろしいですか。なるかどうかは別ですが。

○国土交通省（瓦林課長） どうしても都市部が中心になると考えられますので、単純計算とはならず、車の台数ベースですと半分を上回る可能性が高いと考えております。

○稲田大臣 それが80%ぐらいだということなのでいいのですか。

○岡議長 80%にはならないでしょう。

○稲田大臣 先ほど70~80と言った。

○岡議長 70%ということはあり得るわけですね。だって今85なのでしょう。

○国土交通省（瓦林課長） 大変失礼いたしました。今の準特定地域である155の時点で、車の台数ベースで85%、90%ぐらいであります。それが仮に営業区域の数で半分としますと、単純計算しますと85%の半分で43%になります。しかしながら、車の台数ですと、そ

こまでは減らず、50%を上回る数字になるだろうと考えられます。

○岡議長 では、43%と85%の間ということですね。大臣の質問は、その間のどの辺だということですか。

○国土交通省（瓦林課長） 85%と43%の間で64%でございますが、64%を上回る可能性が高いと考えます。

○岡議長 64%を上回る。

大臣、どうですか。よろしいですか。

○稲田大臣 本当は多分もっと高いでしょう。計算しているはずですが。表をつくっているのだから。

○国土交通省（田端自動車局長） ある一定の当てはめでシミュレーションは行えますし、該当する営業区域の車両台数を足し算する作業を今の時点ではできていないため、至急作業させていただきます。

○稲田大臣 私が言いたいのは、特に必要があってという場合の法律の規定でもってつくるすごくきつい特定地域を64%でもいいや、半分以上、70%、わからないけれども、そんなにかけるというのは本当に法律の趣旨なのですかということ。

○国土交通省（瓦林課長） これは道路運送法に基づく規制緩和の原則がある中で供給過剰が発生している場合は、集中治療室のような形で特定地域や準特定地域に指定し、取組を行うことによって供給過剰の状態が解消されれば、1年単位であっても指定が解除されます。一刻も早く特定地域や準特定地域から卒業していただくことがこの法律の目的であると理解しています。そういう意味では、特定地域や準特定地域の指定時点よりも、取組を促すことによって供給過剰の解消を加速させ、多くの地域で卒業していただく、集中治療室を出ていただくということがこの制度の目的であると理解しています。

○岡議長 大田さん、どうぞ。

○大田議長代理 3点質問させていただきます。

供給過剰になって1台当たりの収入が落ち込んで、運転手の賃金が減少する。これが今回の法律の背景にあります。運転手の賃金が下がることに問題があるのならば、そこに直接的に何らかの介入するというのが一番直接的な、効果的な方法なわけですね。それに関して、附帯決議、資料1-3の5ページ、衆議院の附帯決議の13番に、「歩合給と固定給のバランスのとれた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直しの等賃金制度等の改善等に努める」と書かれています。この附帯決議に対してどういう対応をお取りになるのかというのが1点です。

それから、基準を定めるに当たっての法律上の概要は資料1-1の12ページにあります。この中で先ほど大臣も言われた「輸送の安全及び利用者の利便の確保」という点については指標が何も設けられていません。特に利用者の利便にかかわる指標はなぜないのか。供給輸送力の削減をしない限り困難になる利用者の利便、つまり、台数を減らして安い運賃を禁止することで、高まる利用者利便の指標は何なのか、これをどう考えるかというの

が2点目です。

最後ですけれども、この法律の名前は資料1-3の3ページによれば、タクシーの「サービス向上」「安心利用」推進法というのですが、「サービス向上」「安心利用」に現在の手法が正しいのかどうか。供給制限という台数制限、運賃規制の強化という新規参入規制という手法が正しいのかどうかは、やはりきっちり見直していかなければいけないと思うのですが、これは何年後にどういう形で見直すつもりでしょうか。

○岡議長 3点、お願いします。

○稲田大臣 私の先ほど答えてもらっていないものもその後で答えてください。

○岡議長 では、続けてお願いします。

○国土交通省（瓦林課長） 先ほどの説明で安全の関係の説明を失念し、大変失礼いたしました。

安全の関係につきましては、16ページで指標の案を書いておりますが、17ページに準特定地域の指定基準を記載しており、例えば（1）人口10万人以上の場合でございますが、日車実車キロまたは日車営収と同じように、「いずれか」という形で、事故件数が毎年度増加する、もしくは法令違反の件数が毎年度増加するという指標を今もチェックしております。しかしながら、事故件数が毎年増加することは危機的な状況であり、基準としては設定しておりますが、この基準が発動されることはあまりないため、今回、「または」というところは維持した上で、事故件数、法令違反の件数を引き続き基準として維持していくことを考えております。

○国土交通省（田端自動車局長） 今申し上げたのは、その基準は入れて考えておりますが、大きなファクターにならず、当然守らなければならない基準のため、この4つ指標からは省略しているだけでございまして、指標として確実に入れてまいります。

○国土交通省（瓦林課長） なお、利用者利便につきましては、利用者の方の視点が大変重要だと考えております。そういう意味で、協議会に入っている方の御意見を通じて、この意見が協議会の合意という形で反映されることが必要ではないかと考えており、先ほどの④により協議会の声として、反映されるものと考えてございます。

○国土交通省（田端自動車局長） また、附帯決議の13番の関係で、いわゆる給与の歩合給、固定給のバランスなどが附帯決議に入っており、21年の特別措置法をつくった政府提案のときもこのような議論がございました。特に累進歩合制というのは非常に事故が多発するということもあり、それらの廃止についても12番でありますけれども、改善指導するというのも入っております。13番の給与体系の再構築や、いわゆる運転者に負担させる慣行の見直しなどの点については国会からも御指摘頂き、タクシー産業界、労組を含めて適切に行っていかなければならないということで、検討の場を設けて検討したこともございます。これにつきましては、タクシーの協会と労組、あるいは我々も入り、検討の場をつくるなどして、適切に13番に対しての対策をとるべく準備をしているところであります。

また、検証をしていくことは16番の附帯決議に書かれており、本法施行後の効果につい

て3年ごとに総合的に検証を行い両院に報告することとなっておりますので、しっかりと検証して両国会に報告をしていくことにいたしております。

○国土交通省（瓦林課長） 賃金の累進歩合制の関係について1点だけ補足をさせていただきます。タクシーにおいては、多くの事業者で歩合制賃金がとられています。これは事業所外労働のため、管理者の目の届かないところで働いているために採用されている制度であり、これについては労使で決めているものです。この歩合制賃金のうち、一定のノルマを達成すると、歩合率が急激に上がることを累進歩合制と言っております。これは厚生労働省が通達で禁止しており、附帯決議で書かれているのは、この累進歩合制でございます。

○国土交通省（田端自動車局長） 歩合制賃金にはバランスもございます。固定の歩合率を上げるということは課題として持っており、労使で決めるべきことでありますが、我々もこのような場などに参加し、いわゆる賃金改善についてどのような方向性が出されるかをしっかりと協議していこうと考えているところです。

○稲田大臣 基準を決める日程感を教えてください。

○国土交通省（田端自動車局長） 基準を決めていく日程感でございますが、国土交通省として、この4つの指標の当てはめを検討し、本日、御議論もいただきました。また、来週以降でございますが、議員立法の提案者でありました自公民の提案者の方々、いわゆる議連のプロジェクトチームにも御説明をして御議論をいただき、御指示があればそれをまた踏まえて検討していくことが前提になっております。

その後、最終的に特定地域を指定していくときに、国土交通省設置法に基づく第三者機関である運輸審議会に諮問、答申をする。

このようなことで全体を収れんし、まとめた上で、7月頭になるかと思いますが、30日間のパブリック・コメントを行っていく予定でございます。

○岡議長 大臣の質問はカバーされましたか。

○稲田大臣 はい。

○岡議長 他に。

金丸さん、どうぞ。

○金丸委員 遅れて来ましたので、もし重複したら恐縮です。幾つか質問があるのですが、需給のバランスを考えると、1台当たりの稼働率というのは、需給バランスを考えたときの指標になっているのかどうか。

例えばそれに加えて申し上げますと、1台当たりの稼働率がアップするための企業努力の度合いというのは、何か評価対象になっているのかどうかですね。例えばマッチングのシステムがあるではないですか。ある事業者は設備投資もやっけて稼働率が8割を超えている。その人が増車するときは、ある稼働率が張りついたら上のほうにいるわけだから、私は増車すべきだと思うのです。適当にその辺を走り回っているタクシーがもうからないからといって、その人は車の台数だけで需給のバランスを考えるとというのは、現代から考

えるとすごく稚拙ではないか。まさか、そんなことはないのではないかと聞いていたので、稼働率についてちょっと。

○岡議長 お願いします。

○国土交通省（田端自動車局長） 今回、資料1-1の16ページで、車両の稼働効率の指標として、車両の実働率と実車率の2つの概念を組み合わせております。実働率とは車庫にある車であって、このうちの何台が走っているかを数え、そのうち、お金をもらって走っている、いわゆる実車の車両は何台かということ比率により算出し、両者を組み合わせ、営業所にある車両のうち何台が効率よく実車の状態で走っているか、という指標を入れることを考えてございます。

○金丸委員 答えにはなっていないのですけれども、マッチングシステムみたいなものを保有しているかどうかはすごく企業努力のやっているかどうかについては大きいと思います。

○国土交通省（瓦林課長） 企業努力の点につきましては、準特定地域の場合で需要に余裕がある場合は増車の認可ができるようになっており、これまで減車に協力し、頑張っている事業者を優先的に認可する、優先的に増車が割り当てられるという仕組みになっております。

○金丸委員 特定地域はどうですか。

○国土交通省（瓦林課長） 特定地域の場合は、新規参入や増車が法律上禁止されているため、そのような制度はございません。

○金丸委員 例えばある地域に、仮にハイテクに武装した誰がどう見てもユーザーの利便性の高そうな人があらわれたときに、その地域内の既存のプレイヤーで入れかわったほうが良いというような業者との新陳代謝というのは、これで阻止されるような気がするのですが、それはどうですか。

○国土交通省（瓦林課長） 当然、実車率が高い場合には企業経営にかかわってまいりますので、退出そのものは少ないですが、企業の売買、事業の譲渡という形で新陳代謝が行われております。御指摘のような新しい有力な営業ツールを持った会社があらわれた場合には、事業の譲渡の形でシェアを伸ばしてくるものと考えています。

○岡議長 大臣、どうぞ。

○稲田大臣 私が聞きたいのは、今回参入禁止、独禁法適用除外で非常に強い規制をかける特定地域が、しかも法律の中でも事故の発生とかも状況に照らして削減しないといろんな困難な問題点があって、特に必要であるというときにかける規制は、全体の車の64%以上にかけてしまうというのは、基準自体がこの法律に合っていないと思いませんかという質問について、私はそういう意識なのですが、その点はどうなのですか。

○岡議長 お願いします。

○国土交通省（田端自動車局長） 実態として、人口が多く活動が多い地域はタクシーの数が増えやすく、供給過剰になりやすいという状況があり、供給過剰の状態が認められる

場合に特定地域に指定し、一刻も早く供給過剰の状態を解消して、準特定地域あるいは道路運送法本体の規制緩和の原則に移行するというのが今回の法律改正の趣旨だと考えております。

○稲田大臣 答えていない。64%以上でも特に必要な場合に当たるといことですね。

○国土交通省（田端自動車局長） その地域ごとに日車営収の状況等を確認してまいりますので、その地域が要件に合致するというので、法律上特に必要があると判断される場合には期間を限定した上で指定し、要件に合致しなくなれば直ちに指定を解除するという仕組みの法律だと理解しております。

○岡議長 佐久間さん、どうぞ。

○佐久間委員 今の大臣の極めて本質的な質疑の後で恐縮ですけれども、1点確認です。

資料1-1の15ページにある協議会の中身、役割等々、これは10ページの準特定地域の協議会についても当てはまるのでしょうか。

○岡議長 お願いします。

○国土交通省（田端自動車局長） 当てはまります。

○佐久間委員 その場合に、ただ準特定地域の場合は独禁法の適用は除外されないということですが、この役割を果たしたとたんに独禁法上の問題が生じるということのように見えますので、そこはどの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） 準特定地域の場合は独禁法を守って、協議会で減車に関する相談などをせずに行っていただくこととなります。

○佐久間委員 先ほどは15ページには減車についての計画を作成すると。これも先ほどの説明だと準特定地域の場合は独禁法に当てはまると言われたので私は質問したのです。

○国土交通省（田端自動車局長） 失礼いたしました。準特定地域において決めていくのは、減車の方法そのものではなく、供給力を削減していく実質的な取組を個々の事業者が行うという前提でやってきております。従いまして、15ページに書いております減車の計画や策定、認可については特定地域をイメージして記載しております。

○国土交通省（瓦林課長） 補足いたします。15ページの減車は自主的な減車であり、自社の車両をどう削減するかを自主的に決めて頂くということでございます。

○佐久間委員 では、協議会ではそれは一切議論されないということなののでしょうか。

○国土交通省（瓦林課長） 準特定地域の協議会では、お互いに相談する形ではなく、あくまで自主的な取組で行って頂き、それに対して特定地域の場合は、相談し合うというプロセスでございます。

○佐久間委員 わかりました。準特定地域では、私はこれからこういう形で減車しますというのを自主的に協議会の場で言う。その情報が交換されるという理解ですので、それが独禁法上問題ないというのはどこの見解なののでしょうか。公取がそう言っているのでしょうか。

○国土交通省（田端自動車局長） 独禁法の適用関係については、大変重要な点ござい

まして、また、公正取引委員会の運用についても、私どもは知見がありませんので、独禁法の適用関係などについて、公正取引委員会と意見交換をさせていただいております。

また、準特定地域においても、独禁法に関して疑義があれば、公正取引委員会が協議会の運営などに関して意見を言うことができる規定がこの特措法に設けられております。

○岡議長 ありがとうございます。今日は1回目ということでしたが、この後、安念座長の創業・IT等ワーキング・グループで議論を深めていただいて、場合によっては、ワーキング・グループとしての意見を取りまとめていただきたいと思います。

○安念委員 深めるのですか。深めなければいけないのですか。これはなかなか深めるのは難しいテーマだ。

○岡議長 できればワーキング・グループとして何らかのまとめを出していただければと思います。農業のように、ワーキング・グループとしての意見表明をしていただいて、次回以降の本会議で、会議としての意見を出していくことも視野に入れて対応していきたいと思います。

佐々木さん、どうぞ。

○佐々木委員 済みません、1つだけ、後で出していきたい資料という意味でタクシーのことでいいでしょうか。タクシーの運賃の賃金が上がるときに、これがタクシー運転手の給料を上げるだめだという理由があって、そして6カ月ごとにフォローしてきちっと給料が上がっているのかを確認しましょうということでした。私、毎日何度もタクシーを利用するので、3分の1以上は運転手にずっとインタビューを続けながら生活しておりますが、運転手の賃金が上がったという事例にはまだ出くわしたことがありません。なので、次回、きちっとそのフォローアップ情報を出していただいて、こういう問題の資料に加えていただきたいことが1点。

やはりインタビューしておりますと、多くの運転手さんが年金をいただいている、基本的にこれがフルタイムジョブとは思っていないわけです。非常に日数や時間を限定して働いていらっしゃる。先ほどから出ている収入の平均値などは、そういう人たちも全部ひっくるめられている気がします。なので、こういった収入が低過ぎるのだというような課題を出すときに、もう少し細かく実態と合った、これを本当にフルタイムジョブでやっている方と、年金受給者で自分の中で抑制して給料を限定している方と、分けて提示していただく必要があると思います。今ではなくて結構なのですが、後日出していただきたいということで、フォローアップの点と賃金のもう少し細かいデータをお願いします。

あと利用者の利便性ということですが、毎日乗る者からすると、過去に2つ提案したことがあります。1つは、タクシーは公共の乗り物だということなのですが、バスレーンは走れません。また、タクシー運転手歴3年未満の運転手は初乗りを半額したらどうかという提案を過去に提案しています。私が表参道から乗って渋谷までと言うと、渋谷はどこですかと聞かれる。表参道から品川をお願いします、品川駅がわかりませんという運転手たちが山ほどいます。行き方がわからないということで、私、何度もタクシーをおりてい

るのです。

タクシー会社さんも他にタクシー以外の事業に手を出されて事業をしているところもいっぱいありますし、利便性とか、先ほど来言っている改革をきちっとしない限り、またもう少し細かいデータを持って考えないと規制が全く役に立たないと思います。データをいただきたいと思います。

以上です。

○大田議長代理 合わせて出していただきたいデータとして、最低賃金法違反の事業者がどれだけあったかというデータもお願いします。

○国土交通省（田端自動車局長） 了解いたしました。我々といたしましても大変重要な点だと考えております。

○岡議長 国交省さんには、先ほどお願いしたデータの御提出をよろしく申し上げます。また、本件については、引き続きワーキング・グループのほうで議論を深めてもらいますので、ワーキング・グループから要請があれば話し合いに応じていただくということで、お願いします。どうもありがとうございました。

（国土交通省関係者退室）

○岡議長 ありがとうございました。会議の中でも触れましたけれども、本件につきましては、政府内の特定地域の決定に当たってのタイムスケジュールが、先ほど大臣に御質問していただきましたけれども、6月10日から本格的に始まるということでございます。できれば、そのスタート前に規制改革会議としての考え方を表明しておいたほうがいいだろう、あるいはそうすべきだろうということで、6月9日の創業・IT等ワーキング・グループでの安念座長に御尽力いただくことになるとは思いますが、ワーキング・グループとしての意見を表明していただき、その後、次回以降の本会議でまた議論していきたいと思えます。

先ほど説明がありましたように、政府案が最終的にまとまるまでには、7月のパブリック・コメントに1カ月ぐらいありますが、冒頭のところで我々の見解を出しておいたほうがいいだろうということで今申し上げたような形で進めたいと思います。

いかがでしょうか。よろしいですか。では、安念座長、ひとつよろしく申し上げます。

○安念委員 深められる自信はないけれども、前提がめちゃくちゃなのだからどう深めていいかわからないけれども、わかりました。ただ、6月10日から始まると今議長はおっしゃったけれども、公式にはそうおっしゃるしかないとは思いますが、私は、率直に言って6月10日で握ってしまうつもりでいるのだと思うのです。「そうです」と別にお返事をいただく必要はないけれども、そうだと思います。

○岡議長 では、安念さん、よろしくお願ひいたします。

それでは、時間が押していますので、議題2に移ります。

昨年7月以降の活動内容を踏まえ、今期の当会議としての答申の素案を整理いたしました。皆様方の意見も反映させたつもりでございますが、まず、事務局から説明をお願いい

たします。

○柿原参事官 それでは、資料2について御説明いたします。

資料2、左肩に未定稿・要回収と書かせていただいておりますのが、今般おまとめいただく第2次答申の全体の現時点版でございます。こちらの資料につきましては、最終的な答申決定までの間、まだ調整部分もございますので、本日の御議論の後、回収させていただきます。

そのうち、資料2-1のうちI、全体の総論の部分とIIに書かせて頂いた全体の各論の部分のうち5つの分野について、それぞれの(1)規制改革の目的と検討の視点と、いわゆる各分野の考え方、総論的なものについては抜粋させて頂いたものを別に御用意させていただこうと思います。この資料につきましては、本日回収いたしません。したがって、本日の御議論もそうですけれども、後ほど何かこの資料についてコメント等ございましたら、答申までに反映させていくことを予定しております。

1 ページ目から御覧ください。右肩に未定稿・取扱注意になっているものです。

1の総論のまず1番目、全体の「はじめに」でございます。これにつきましては4段落目ですけれども、いわゆる岩盤規制の改革についてここにありますとおり第1次答申以降は、岩盤規制の定義を少し書きました。いわゆる岩盤規制の改革に精力的に取り組み、関係者の意見聴取も含め幅広い検討を行ったというのを追加させていただいております。

続きまして、1ページの下です。2、全体の基本的な考え方でございます。まず(1)の規制改革の目的のところでございます。冒頭に規制改革の目的は国の成長・発展から来るということについて、その文言は残しつつ後ろに回す。つまり、国民生活の安定、向上、経済活動活性化への貢献及びそれらを通じた国の成長・発展を図ることということとさせていただきます。

あわせてまして4行目、国民の視点という点を強調した書き方で、以下の諸点を念頭に、国民の視点に立って制度のあるべき姿に立ち返ったということです。

あわせて、その際ということで、現場のニーズを十分踏まえて改革の議論というのを記載させていただいております。

それを前提とした上で、①から④につきましては、いろいろ具体的な例ですとか、全体の文章が長いということもありまして、簡潔に要点のみの形で書かせていただいております。(1)の修正点は以上でございます。

続きまして、3ページの(2)、今回の規制改革で実施したことについて御説明いたします。まず、①ですけれども、国民の選択肢の拡大ということを今回重視いただきましたのでそれを記載いたしまして、会議においてはということで、まず、成長戦略については、生産性の向上が大事だということなので、それを手段として書かせていただきました。

ア、生産性の向上などを通じた産業競争力の強化ということです。

イについては、国民の選択肢の拡大の観点で、考え方としては魅力ある産業の実現ですとか、多様な主体によるサービスの提供ですとか、利用者視点に立った仕組みの構築とい

うことで、これを記載させていただいております。

4 ページ目でございます。こちらは今回の取組として、機動的に意見等を御表明いただきましたが、各分野、健康・医療から順次分類ごとにした上で、それぞれの意見につきまして表明して頂いた日付を追加し、論点整理につきましては、関連する意見のところに参考という形。例えば中ほどですけれども、アの健康・医療分野でのF、介護、保育のイコールフットイングのところにつきまして、意見自体は4月16日におまとめいただきましたが、その下の参考で論点整理が12月20日、さらなる論点が2月28日というようなことを記載させていただいてまいります。

その後出てくる(3)の最優先案件との関係がわかるように、例えばイコールフットイングもそうですけれども、最優先案件参照ということでインデックスをつけさせていただいております。

5 ページ目でございます。(3)最優先案件の取組ということで、①②③の項目ごとに、例えば今議論いただいている選択療養の関係については、会議においてはということでもここに書かせて頂いたということでございます。

しばらく飛びまして7ページ目でございます。規制改革ホットラインについて、5月末時点の数字として具体的な数字を入れさせていただいております。

(3)規制改革ホットラインの最後のところ、さらにというところを追加させていただいております。こちらはホットラインの提案事項に対して所管府省が主体的に対応した、あるいは予定をしている例につきまして、本年2月の会議で御報告いたしましたけれども、そういった取組をしたということを追加させていただいております。

続きまして、(4)の重点的フォローアップでございます。7ページ目から8ページ目にかけて、まず①～⑫です。これにつきましてそれぞれ全体のフォローアップ、3月末時点のフォローアップの詳細な報告書を添付する予定にしておりますが、それに関係ページを参照するというインデックスをつけるとともに、中ほどでございますが、①～⑫について大きく2つに分けております。すなわち前段のほうについては、25年度末までに所用の改革がなされたことにより一定の成果が得られたと考えられるものが前段。後段のほうは、平成26年度以降の改革事項が含まれるなど、関係省庁の取組を引き続き注視すべきということで、重点的フォローアップの取組を具体的に書かせていただいているということでございます。

8 ページ、(5)他の会議との連携ということで、これも御議論がありました。今期は特に産業競争力会議での取組、連携は非常に精力的にやって頂いたということで、課題別会合及び分科会において検討状況の報告ではなくて、規制改革会議の意見を表明ということ。単なる連携というよりは、連携して改革を推進するというような記述。

それとの関係で、また以下の関係する会議体につきましても、この本会議あるいはワーキングと直接関連する、具体的にあった会議名に絞らせていただいているということでございます。その意味では、例えば一番下の対日直接投資推進会議、これは貿易投資等ワ

ーキングの座長であります大崎先生が座長の立場で御参加いただいているので記載させて頂いたということでございます。

10ページ目につきましては、今後の諸会議との連携につきましては、（１）ですけれども、3段落目、その際以降で、今期と同様とした上で、例示は産業競争力会議、経済財政諮問会議にさせていただいております。未来の話ということでもあります。

次が最後ですけれども、（２）実施計画のフォローアップでございますが、3文目に「また」として今期と同様に来期も重点的なフォローアップについては取組方針を定めてやっていくというようなことでございます。

全体の総論については以上でございます。

○岡議長 ありがとうございます。

ただいまの事務局からの説明に対して、御意見等がございましたらお願いいたします。

林さん、どうぞ。

○林委員 質問ですが、10ページの「（１）次期の会議活動方針の策定」のところ、「今期と同様に産業競争力会議、経済財政諮問会議などとの連携を図っていく。」ということの具体的な連携のイメージというのはどういうものなのでしょうか。

○柿原参事官 お答えいたします。先ほど今期の取組の実績のほうで若干触れさせていただきましたけれども、例えば産業競争力会議との連携の在り方として、第1期目は議長から取組状況の御報告を頂いたというのが連携の内容だったのですが、今期はさらにそれを進めまして、規制改革会議の意見をお伝えいただくとともに、その意見を表明することによってさらに改革を進めていくというようなことでございます。

なお、当然3期目は3期目でまたいろいろあるかと思っておりますので、抽象的には連携としか書かれていませんが、いろいろな進化というか、加速された取組があらうかと思っております。

○林委員 その点でいけば、むしろ連携の在り方は今期と同様にではなく、連携の在り方についても検討すべき点があるのではないかと私は思っています。

○岡議長 今の林さんの御意見について、自分自身が一番連携をやったわけですがけれども、座長の皆さんにも必要に応じてやっていただきましたが、非常にうまくいったもの、農業などはその例だったと思います。特に農地中間管理機構の提案については、まさに産業競争力会議と歩調を合わせて非常にうまくできたのかなという気がする一方で、例えば鶴座長の雇用関係では、労働者派遣制度、限定正社員、労働時間制と3つの柱があったわけですが、最後の労働時間制については、若干産業競争力会議の意見が前に出ていってしまっていて、そういう意味では、私ども規制改革会議の影が薄かったのかなという気がいたしましたので、最後の課題別会議では、大臣ともども私から、規制改革会議の考えをもう一度述べたということでもあります。

他にもいろんな事例がございますけれども、効果的な連携というか、連携して効果を上げるということだと思っております。その辺のところは、前回の会議の翁さんの御意見にも含ま

れていると私は受けとめておりまして、今期の活動をレビューして、来期に活かしていくというところの1つのテーマかなと思っています。

今、申し上げたようなことを含めて、ここの表現をもう少し工夫をしてみてください。

○柿原参事官 今の御意見、議長の指示を踏まえまして修文を考えさせていただきたいと思います。

○岡議長 ありがとうございます。

他いかがでしょうか。よろしいですか。

では、今の点を反映させる形にして、次回の会議で答申を取りまとめるという予定にさせていただきます。

事務局から冒頭ありましたように、配付資料のうち回収部分がございますので、それは残しておいていただいて、総論と各論の前段階の部分はお持ち帰り頂いたらと思います。

それでは、次に議題3に移ります。各ワーキング・グループで実施していただきました国際先端テストの実施結果につきまして、事務局からの説明をお願いいたします。

○三浦参事官 お手元の資料の参考を御覧ください。めくっていただきまして、今回の取りまとめについての整理を簡潔に書いてございます。基本的には昨年と同時期に取りまとめて出した際の内容等を踏襲していますが、今年において少し変わった点だけ修正しています。

簡単に申し上げますと、冒頭に国際先端テストについての目的、狙い、重要性といったこと。2つ目のパラグラフで、今回5項目の選定をして、ワーキング・グループにおいて御検討頂いた。規制妥当性について御検討いただいて議論に反映し、使って頂いた。それについて3つ目で、ここにまとめて整理して公表するということと、ここになるべくわかりやすい形で取りまとめたということ。最後に、国際先端テストということの普及、定着が必要であるということと同時に、会議としても今後積極的に活用していくということを簡単にまとめております。

以降は、それぞれの5項目について、めくっていただきますと目次がございますけれども、それぞれのテストの検討結果を簡単にまとめて頂いたものと、実際に各府省庁から回答をもらった実物の国際先端テストのシートそのものということで、2段構成でまとめています。これも昨年の取りまとめの形態と同じです。

最後に参考資料ということで、政府において国際先端テストについての公式な決定がされている文書ということで、昨年の再生本部における総理指示の部分を参考資料として添付しているということでございます。

中身のほうですが、時間の関係もございますので個別の詳細な説明は省かせていただきますが、5ページをめくっていただきますと、1つの例として医療用検査薬の一般検査薬への転用の仕組みの早期構築という事項につきまして、このような形で取りまとめています。このフォーマットも昨年と同じものを踏襲しておりますが、今日の時点では一番下の下段のところ、規制改革会議の意見というところはPということで白抜きになってござい

ます。これが今後まさしく答申と軌を一にして合意、取りまとめができた内容を反映したものをここに書き込んでいくということで、最後完成させた形で答申と同時に決定、公表するという段取りでこのように整理させていただいております。

以上でございます。

○岡議長 ありがとうございます。

ただいまの説明について、御質問等がございましたらお願いいたします。

よろしゅうございますか。それでは、国際先端テストの取りまとめは、答申の付属資料として添付いたします。資料3についても回収させていただきますので、御協力をお願いいたします。

次に、議題4に移ります。規制改革ホットラインについて、事務局から説明をお願いいたします。

○柿原参事官 御説明いたします。横紙の資料4を御覧ください。規制改革ホットラインの処理状況でございます。

先ほどの答申の総論のところにも同じ数字を書かせていただいておりますが、5月31日現在で昨年3月から2,461件受け付けていただいております。

所管省庁の検討要請の状況ですが、同じく5月31日現在で、前回御報告した以降、新たに25件、そこにありますとおり、健康・医療ワーキング7件、創業・ITワーキング7件等々となっております。なお、累計で今までに1,377件を要請しております。

なお、注3に書かせていただいているとおりでございますが、この1,377件のうち所管省庁から回答がございましたのは1,138件、内訳として、対応41件、検討に着手112件等となっております。なお、今回新たに要請しました25件につきましては、そのページ以降にワーキング・グループごとに項目名を記載した資料をつけさせていただいております。

以上です。

○岡議長 ありがとうございます。

佐久間さん、何かコメントがあればお願いいたします。

○佐久間委員 ありがとうございます。今回新たに検討要請を行った提案事項、これは多くが日本商工会議所からの要請事項です。中身は前回も議論になりましたけれども、既に議論されているものとラップしている事項もあります。ただ、中身については極めてもともと内容が多いということなので、重要な提案があったと受けとめています。

以上です。

○岡議長 ありがとうございます。

ただいまの説明について、御質問、御意見がございましたらお願いいたします。

よろしゅうございますか。

それでは、最後に事務局からお願いいたします。

○柿原参事官 次回の会議につきましては、6月13日を予定しております。詳細につきましてはまた追って事務局から御連絡いたします。

○岡議長 それでは、これにて会議を終了いたします。お忙しいところ、御協力をいただきまして、まことにありがとうございました。