

第2回運輸TF 議事次第

1. 日 時：平成20年4月24日（木）11:00～12:00
2. 場 所：永田町合同庁舎2階中会議室
3. 項 目：「乗合バスの維持・活性化及びタクシー事業を巡る諸問題等」について
国土交通省からヒアリング
4. 出席者：【規制改革会議】中条主査
【国土交通省】自動車交通局 旅客課長 藤田 耕三
5. 議事

○中条主査 おはようございます。お忙しい中、どうもありがとうございます。

それでは、今日は運輸タスクフォースのヒアリングを、特にバスとタクシーの問題について、今まで御検討いただいていることや、今後の方向性についてお話をいただくということで、よろしくお願ひいたします。

それでは、早速、一応、3点お願ひをされているんですが、まずはざっと全部続けて御報告をいただいで、その後で、幾つか御質問させていただくということでお願ひいたします。

○藤田課長 自動車交通局の藤田でございます。よろしくお願ひいたします。

それでは、お手元の資料に基づきまして、御指摘の点、御説明をさせていただきます。

まず表紙をめくっていただきますと、乗合バスの維持・活性化ということで、特に地方バス路線の維持・活性化ということでございますが、私ども最近のバスを見ておりまして、民間の経営、純粋の収支採算性という意味からはなり立たない地方のバス路線が非常に多くなっておりまして、そういったところで、例えばある会社の中で大規模な路線廃止が行われるといったようなケースがかなり頻繁に見られるようになってきております。そういう意味で、地域に対するインパクトは非常に大きいものですから、地方のバス路線をどうやって維持していくかというのは、大変大きな課題だろうと思っております。

その際に、何らかの公的なサポートも必要になるということも踏まえまして、極力、地域の実情に応じた、地方の創意工夫を引き出すような、あるいはそれをサポートするような仕組みを取っていきたい。それによって必要なサービスレベルを決めていただくとともに、効率的な運営形態の取れるような、そんなことを工夫していただきたい。こういう考え方で仕事をしております。

手段としては、1つは、1-1ページのところにございますけれども、昨年法律ができたわけですが、これはバスに限りません、公共交通全般の話でございますけれども、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律というのができておりまして、ここで地域の関係者が協力して、地域公共交通総合連携計画といったものをつくっていただくと、それに対して、国が一定の支援をしていくという、こういうスキームが昨年法律改正でできております。

真ん中のところに、水色の欄で、地域公共交通総合連携計画とございますけれども、その上に

ございますような関係者が集まって、バス路線の活性化でありますとか、乗り継ぎの円滑化でありますとか、そういうことに取り組んでいただきたい。

これは、都市部、地方部通じた措置でございますけれども、こういった形で計画をつくるというスキームが昨年できております。

これに基づきまして、次のページでございますけれども、今年度 20 年度の予算で、この計画を財政的にも支援していく制度が創設されております。

20 年度の予算額は 30 億円でございますけれども、地域公共交通活性化再生総合事業ということで、先ほどの地域公共交通総合連携計画を踏まえまして、具体的な事業計画を 3 年程度の予定でつくっていただくということです。

この内容は、いろんなことがあり得るわけですが、その例というところを書いてございますが、例えばコミュニティバスでありますとか、乗合タクシーの導入、路線バスの活性化等のための実証運行、こういったことについて、地域で計画をつくっていただきまして、これに対して、右側に新支援制度による支援がございまして、計画策定に対しても、一定の額の補助をいたしますし、それから実際の実証運行等について、基本的に 2 分の 1 の補助をしていくといった制度をつくったところでございます。

これは、大都市、地方部を問わず適用されるものでございますけれども、実際に上がってきている案件といたしまして、地方のコミュニティバス、乗合タクシー、こういったものの導入に関する事業が多くなっております。

既に、合計 171 件について今年度認定をしておりますけれども、相当程度が地方のバス案件でございます。こういったスキームを使いながら、地方のバス路線の維持活性化あるいはそれに向けた地域の創意工夫を引き出し、かつ促していきたいというのが 1 点目でございます。これは、20 年度からの措置でございます。

もう一つ、1 - 3 ページという項目がございます。これは、従来から地方バス路線の維持対策ということで、先ほど申し上げた新制度というのは、立ち上げの段階の補助でございますけれども、地方バス路線維持対策におきましては、これは赤字路線に対して、恒常的に補助していくという仕組みでございます。

現在の考え方といたしましては、真ん中のところに赤い枠がございますが、国の役割としては、広域的、幹線的なバス路線について都道府県と協調して支援していこうということで、これが地方バス補助の仕組みが適用される領域でございます。予算額は大体 70 億円前後で推移しております。

その他のバス路線、幹線的なバス路線以外のバス路線は、その右側でございますように、地方の役割ということで、基本的には地方公共団体の判断と責任によって維持を図るという仕組みになってございます。

私どもの制度といたしましては、赤いところの国の役割に基づいて、地方バスに補助をやっているわけですが、現在の仕組みとしては、生活交通路線として、広域的・幹線的路線の要件として、複数の市町村にまたがり、キロ程が 10 キロ以上とか、あるいは 1 日の輸送量は 15 人～150

人、1日の運行回数は3回以上、こういった要件を定めまして、これに該当する路線を、各地域の地域協議会、この上の方に緑の箱がございますけれども、都道府県が主催する地域協議会で、その路線選定をしていただいて、それに対して、国と県が半分ずつ赤字補填をするという仕組みでございます。

これは、地方の特に幹線的なバス路線の維持という意味で、大変大きな役割を果たしていると思っておりますけれども、私も幾つか問題意識を持っておりまして、1つは、補助金をもらうことによって、効率的な運営、経営が妨げられる、あるいは増収努力を怠る、こういうことがあってはならないだろうという思いを持っております。

もう一つは、本当に必要な路線、地域が必要とする路線が適切に選ばれているのか、その路線選定あるいはサービスレベルが適切に設定されているのかといった問題、それから、その路線の需要に対応したような形で運行がされているのかどうかといった問題、こういった点の検証が必要であると思っております。

そういう意味で、20年度の措置ということでございますけれども、一番下のところに路線維持合理化促進補助金、インセンティブ措置というのがございます。

これは、先ほど申し上げた問題意識の一番最初の点に対応する点でございますけれども、補助金をもらうことによって、経営効率あるいは増収という努力を怠ることがあってはならないだろうということで、従来の制度ですと、例えば費用を削減した、あるいは増収があったといった場合、結局、補助金が削減されるだけという結果になってしまいます。

したがって、バス会社としては、なかなか経営効率化あるいは増収を図ろうという誘引が働きにくい仕組みになっていたのではないかと、こういう反省をいたしまして、20年度からインセンティブ措置を導入することにしております。

ここの要件のところでございますように、まず、当該事業者のコストが地域ブロック事業者の平均コストを下回っているということを一つの要件にしております。

もう一つの要件として、これは時系列で見た場合に、事業者の経営が前年度より改善している、具体的には、コストが減少した、あるいは収入が増加した。この2つの要件を満たす場合に、措置内容のところでございますけれども、地域ブロックの標準コストと事業者コストとの差の5%、それと前年度からの経営改善分の20%、これを合算した額を補助金に上乘せしようということで、努力をしたら、努力をした分、少しリターンがある、こんな仕組みを導入いたしまして、経営努力を促すような対応をしてみたいというのが、これが20年度からの措置でございます。

それから、2点目に申し上げました、本当に地域にとって必要なバス路線が選定されているのだろうかという問題につきましては、従来から、一番真ん中のところでございますが、先程申し上げた生活交通路線の要件、例えば複数市町村でありますと、10キロでありますとか、こういった要件が少し硬直的過ぎるのではないかと御指摘もいただいております。各地域から、もう少し柔軟にやっていただくと本当に必要な路線が選びやすいのだがといった声もいただいております。その他の要件も含めて、今、この要件が適切なのかどうか、あるいはもっといい方法がないのかどうか、更には、本当は地域協議会の方でいろいろと御議論をいただいて、必要な路線を選定していた

だくという仕組みになっているわけですが、本当にそこで実質的な議論がされているのかどうか、この辺りのことを少し今年を検証いたしまして、来年度の制度の方に反映させていきたいと思っていますところでございます。

その上で、最後に申し上げた、各路線の運行形態あるいはサービスルールの設定、これが適切なものかどうか、これについては、先ほど申し上げた地域交通の総合活性化事業、これの仕組みを使いながら、各地域の取組みを促していきたい。こういう方針で、地方バスの路線の活性化維持を図ってきたいと思っていますところでございます。

以上が地方バスの関係でございます。

続きまして、タクシーの駅構内の入構の問題でございます。

これにつきましては、御指摘にございますように、3か年計画の中では、新規参入に当たっての実質的な障壁の解消という問題あるいは乗継円滑化という問題、この2つの観点があるわけでありまして、結果といたしまして、今回、私どもがまとめましたものは、乗継円滑化あるいは混雑対策というところを主体としたものになっておりまして、必ずしも十分なものになったとは思っておりません。

したがって、特に新規参入の障壁の解消という観点からの対応は、引き続き取り組んでいきたいと思っております。

必ずしも言い訳をするつもりはないのですが、私ども、今回、実態調査をするに当たりまして、各運輸局を通じて、こういう閣議決定がなされております、問題意識は渋滞解消という問題と、新規参入の障壁という問題です。それぞれの観点から問題となっている事例あるいはそれをどう解決したか、どういう問題が生じているかということ調査してくれということで、各出先を通じて、関係者に対して調査をかけるという作業を行ってまいりました。

その結果として、上がってきた事例のほとんどが渋滞対策の問題しか上がってこなかったということで、今回、とりあえず、こういう形でしかまとめられなかったということございまして、少し調べ方も工夫をしながら、今後、新規参入の問題についても調査を進めてまいりたい、補充的にやってまいりたいと思っております。

恐らく地域で、今、問題となっていることの切実度合いといいますか、どうしても目に付くのは、駅前からタクシーがあふれて困っている、こういった事例が各地で生じておりまして、その辺が目につくということは、それだけあるのかなと思っておりますけれども、それに隠れて新規参入の問題が生じていないかどうか、引き続き補充的に調査を進めたいと思っております。

内容につきましては、簡単に御説明いたしますけれども、2-1のところでございますが、これが私どもの昨年度末に発した通達の中身でございますけれども、基本的には、各地域それぞれ実情が異なっておりますので、今回は事例集という形でまとめましたという趣旨を書いた上で、2-1ページの下の方でございますけれども、こういった事例を使いながら、適切な助言・指導等を行うようにと、運輸局への指導をしているところでございます。

内容は、2-4ページ以下でございますけれども、駅構内の管理主体と入構の承認方法、運営協議会、こういった事実関係を整理いたしまして、主な問題点として、私どもが調査した限りでは、

先程申し上げたように、タクシープールからあふれた車両による渋滞の問題あるいは環境等の問題、それから乗継円滑化の問題、こういった問題が生じておりますということを指摘した上で、5の問題への対策というところで、幾つかの類型ごとに、例えば総量を規制するとか、あるいは駅構内の交通ルールを変える、あるいは設備を変える、こういった対応が各地域でなされております。こういう整理をして、これを参考にしてくださいという構成になってございます。

その上で、2-6ページ以下で、個別の事例について、主なところをこういう状態で、こういう対策が取られていって、効果はこうなっているというものを整理したものでございまして、これを参考にしながら、各地域で駅構内の渋滞問題に対応する参考にしてほしいという趣旨で通達を出したものでございます。

冒頭申し上げたとおり、少し新規参入の阻害という問題につきましては、これは調べ方を含めていろいろ考えないと、なかなか出てこないというところでございまして、引き続き、これについては取り組んでまいりたいと思っております。

以上でございます。

最後に、タクシー事業をめぐる諸問題についてということで、交通政策審議会の方の議論でございます。

3-1のところは諮問の文書を付けてございます。これは、諮問理由のところでございますように、背景として、1つは平成14年2月に道路運送法が改正されまして、需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が行われ、それから6年が経過をしております。

きっかけとなりましたのは、「こうした状況の中」というパラグラフでありますけれども、18年6月以降、全国で運賃改定の動きがございました。特に東京につきましては、内閣府の物価安定政策会議に付議することとされておまして、ここで実にいろんな御指摘がございました。

タクシー事業の経営努力は十分なのだろうか。あるいは労働条件の改善ということは、今回の運賃改定の主眼になっているわけでありまして、労働条件の改善の必要性を認めるにしても、その前にやることがないのか、あるいは総括原価方式という今の運賃決定の方式は、結果として事業者に非常に甘い形になっているのではないかと、こういう御指摘がございました。

これを受けまして、物価問題に関する関係閣僚会議において、その四角の中にございますようなことが決定されております。政府は規制緩和の効果を消費者に一層還元し、また、タクシー事業のさらなる発展を目指す方向で、以下の論点について早急に検討を進める。

総括原価方式の見直し、上限運賃規制そのもの見直し、サービスの多様化、利用者への情報提供の充実など、自由な競争の中で経営努力が促され、消費者利益に的確に反映されるようにする方策。

サービスの質の確保、不良事業者の退出促進、タクシー運転者の賃金の確保等の観点から経営の変革を促し、市場の構造を変える方策、こういった点について、これらを中心に御議論をいただきたいということで諮問をしたものでございます。

メンバーは、3-2のところにございますように、一橋大学の山内先生に委員長をお願いいたしまして、ここにありますような方々に議論に御参画いただいております。

きっかけが物価安定政策会議の御議論だったということも踏まえまして、※の付いた方は、物価安定政策会議のメンバーを兼ねておられる方々でありまして、そちらからも御参画をいただいて、現在、今年の2月から審議を進めているところでございます。

これまでの審議経過で、3-3のところでございますように、まずタクシーの場合、どうしても我々、東京のタクシーということ念頭に置いて議論を進めがちなのですが、それでは恐らく実態を反映した議論にならないだろうということで、当面第1回、ここは全般的な話でありますけれども、第2回から第4回まで、各地域の実情をさまざまな立場から伺うということで、ヒアリングを中心に進めてまいりました。そういう意味では、4回目までは、いわば本格的な検討の準備段階の作業ということでもあります。

第2回におきまして、私どもの出先で、直接タクシー行政を担当しております、近畿・九州の運営局長に実情を報告させました。

第3回におきましては、地方の事業者という意味で、北海道の事業者、それから神奈川県事業者、それから地方のメディアという意味で、仙台の河北新報、それから岡山の山陽新聞社、こういった各社の論説委員の方にお話をいただきました。

第4回では、地方自治体の首長のお立場から新潟県知事、仙台市長にお話をいただくとともに、名古屋のつばめ自動車の社長にお話をいただいた、こういう経過で進んできております。

いわば、第4回目までは、そういう意味で準備作業でございます。第5回目、これが直近の回になりますけれども、4月15日にこれまでの議論と今後の論点について整理をした上で、まず、最初に需給の不均衡の問題について御議論をいただいたという経過になってございます。

これまでの主な議論というのを、3-4のところに掲げてございますが、ここは先程申し上げたとおり、まだ、これまでは主として、いわば準備段階の作業でございますが、本格的な意見交換という形になっておりません。それぞれのヒアリングの中で、感想なり、お考えを委員の先生方がおっしゃった、それを整理したものでございます。

これまで、幾つかの項目ごとにここでは分けて整理をしておりますが、最も議論が集中いたしましたのは、3-6のところでございます、車両数、需給関係に関する事項。ここは最も多くの議論が出されております。

大きく言いますと、一番上の方にございますけれども、増車に伴って賃金が下がり、運賃が上がるという現象が起こるなど、どうも市場原理が働きにくい面があるのではないかと。その中で低廉な運賃など、利用者の利益を確保するために何らかの形で台数を規制する必要があるのではないかと、こういう御議論がございます。

それから、いわゆる「共有地の悲劇」ということを引き合いに出されて、何らかの台数制限が必要なのではないかと。これが必ずしも直接的な数量規制という意味ではないと思っておりますけれども、何らかの台数抑制措置が必要なのではないかとという御意見がある一方で、次の3番目の○でございますけれども、台数制限だけでは、構造的な問題に何ら解決しないのではないかと、産業構造の問題、公共交通としての位置づけ等の議論を根底からすべきである。

あるいは、供給過剰の中で、増車・新規参入が進むというのは、市場原理が働いていないのでは

ないか。なぜ、そういうことになるのか、これはきちんと分析をして、産業構造を改善する必要があるという御意見が出ておりました、まだ、本格的に意見交換をするという段階ではありませんけれども、かなり幅の広い多様な意見が出されているというのが印象でございます。

それから、そもそもこの諮問のきっかけとなりました運賃につきましては、3-7のところがございます。ここはまだ余り本格的な議論が出ておりませんが、現在、私どものタクシーの運賃規制というのは、運用として、実質的に上限運賃制を取っておりますけれども、東京など多くの地域で運賃が上限に張り付いているのは極めて奇異であると、市場が機能していないのではないかと。この辺をきちんと分析する必要があるのではないかと。

こういう御意見がある一方で、低い運賃、これが安全性を犠牲にしたものではないか、あるいは労働条件の低下につながっていないか、こういったことを検証する必要がある、こういった御議論がなされております。ここもまだ、これからいろいろと議論を詰めていく必要があるところだろうと思っております。

今後の議論でございますけれども、資料の3-9のところでございますが、これは第5回、前回のワーキンググループで整理をしたものでございます。

詳細な説明は省略させていただきますが、今、どういう問題が起こっているのか、その背景にどういふことがあるのかということ、これまでの議論を踏まえて整理したものでございまして、タクシー事業をめぐる諸問題として、経営効率化、サービス多様化等の経営努力が不足しているのではないかと。それから、安全性・サービスは大丈夫か、労働条件の低下、事業の疲弊といった問題があるのではないかと。それから、運賃が上がっているのではないかと。それから、渋滞・環境等の社会的問題が生じているのではないかと。

それから、雇用の場あるいは交通機関として、地域社会に積極的に貢献していく必要性、こういった点が、今、タクシーをめぐる指摘されている問題点であろう。

こういう問題意識に基づきまして、今後の議論といたしましては、3-10のページでございますけれども、今後、こういう視点で議論をしていこうということが、前回、合意されたところでございます。

横断的視点といたしまして、利用者、労働者、経営者、地域経済、地域社会など、さまざまな観点から地域類型ごとの特性を踏まえつつ、今後の望ましいタクシー事業をめぐる諸制度の在り方を考えるとといった視点を横断的視点として設定した上で、個別には論点の1~6までございますけれども、まず、1つは、論点1の需給の問題、需給の不均衡はなぜ生じるのか、それから、それを解消する必要性は何か、そのためにいかなる方策が必要かという問題。

論点2は、運賃の問題でございますが、そもそも運賃規制の必要性は何か、それから必要であるとした場合に、運賃水準の決定方式はいかにあるべきか、こういったことが論点になるところでございます。

論点3として、安全性、サービスの質に問題のある事業者の排除のための仕組み。

論点4として、労働条件の確保、質の向上のための方策、この辺りが、言わば骨格的な論点であろうと思っております。

それに付随しまして、論点5として、地域社会におけるタクシーの役割をどのように考えるか。それから渋滞・環境等の社会的問題の解消はどうすべきか。こういった点を論点として設定しながら、今後、議論を進めていこうということをごさいますして、物価問題に関する関係閣僚会議の決定内容も常に参照していただくという意味で、3-11のところをごさいますように、今後の議論によっても、これを参照していただきたいということで、これを添付した形で整理したものでごさいます。

現在の状況としましては、前回、論点整理をいたしまして、論点1について、とりあえず御議論いただいたというのが前回の状況でございまして、まだ決して方向性が出るような段階ではございせんけれども、私の印象としましては、おおざっぱなところで申し上げて、今のタクシーについて、かなり多くの地域で、いわゆる供給が過剰になっているという現状の認識、それからタクシー事業において、そういうことが起こりやすいという認識、その辺はかなりの程度共通の認識は得られているのかなという気はしています。

それに伴って、労働条件の低下を始めとする問題が生じている。解消を目指していく必要があるのだろうというところまでのおおよその共通理解はあると思うのですが、その方法をどうするかということになりますと、これはまたいろんなお考えがあって、今後の議論で、その辺を見出していく、こういうことではなかろうかと思っております。

一応、今後、年末に答申をいただくということを目途に御議論をいただいております。具体的な制度論等については、秋以降進めていくという見通しを今のところ持っているところでございせん。とりあえず、以上でございせん。

○中条主査 ありがとうございます。国交省さんの運輸関係の政策に関しては、私とは考え方が違うところが幾つかあるのですが、しかし、いつもきっちりとヒアリングに応じてくださって、資料も用意していただくというところは、大変私たちとしてもありがたいところであります。お礼を申し上げたいと思います。

まず、先にタクシーの構内乗り入れの話です。これは、私どもの申し上げたいことを、きちんとそちらの方でも把握をしていらっしゃるって、これからその点について御対応もしていただけるということですので、ここは是非そのような形でお願いいたしますということで、もうそれだけでいいと思います。

ヒアリングの対象を見ていると、タクシー協会の中に新規参入の人も入っているのか、入っていないのか、そんなこと等もあると思いますので、まさにさっき課長がおっしゃいましたように、どういう形で調べていったらいいかなということを含めて、是非御検討いただければと思います。

それから、一番目のバスについてですけれども、まさにインセンティブ規制の考え方をいこうということで、これも私どもの考え方と同じ方向の話でございせんが、これは入れることは決定なのでしょうか。

○藤田課長 一番下にごさいますインセンティブ措置につきましては、今年度の制度で入っておりますので、今年度の補助金から適用されることとなります。

○中条主査 この場合に、例えば事業者が変わって、前の事業者よりも20%効率改善ができる、補

助金も5%少なくても済むというような場合には、その分、補助金をもらえるのですか。

○藤田課長 それは、基本的には、前年度との比較になりますので、インセンティブ措置の対象にはなると思っております。

○中条主査 そうすると、事業者の交代等もこれによって少し促進させていくことができる。

○藤田課長 今の制度でも、勿論、従前は平成12年までは、赤字事業者でなければだめだという要件もございますし、事業者に対する補助だったわけですが、現在の制度は路線に対する補助という考え方になっておりますので、今の制度でも事業者の入替えというのは当然可能なのですが、なかなかそこは進んでいないのが実態でございます。それは、いろんな事情があるのだと思うのですが、もし、非効率な事業者があれば、今回のインセンティブ措置のようなことも含めて効率的な事業者に入れ替わるということは期待されると思っております。

○中条主査 むしろ、路線単位であっても、この路線は、こういう改善ができるのだったら、新規参入認めるよというのものないのですかね。参入してくるのは自由なので、そういう観点からも見てくださいということで考えていくと、効率的な事業者への代替というのが起こりやすいと思ったというのと、要するに、端的に言えば、競争入札をやっしまえばいいじゃないですかということですね。そこまでは、なかなかいかないですか。

○藤田課長 一つの選択肢としてはあり得るのだと思うのですが、基本的に、今、仕組みとしては地域の協議会で路線を決めた上で、都道府県の方で事業者を選定するという事になっておりまして、そこはなかなか競争入札ということは行われていない。

恐らく実態としまして、私どもの国庫補助の対象路線というのは、地域ではかなり幹線的な路線ということになっておりますので、恐らくネットワークを考えたときに、ネットワーク全体の中の幹線路線にほかの事業者を入れることに対する躊躇、それに伴って調整をすればいいとは言いつつ、乗継ぎがどうなるのだろうか、そういった意味での躊躇とか、あるいは便数が少ないものから、結局、当該路線が運行していない時間帯は、他の路線で運行している実態があったり、そういったことを含めてなかなか起こらないのだという気がしております。

そこは、現実問題として、一つの選択肢ではあるのですが、我々としては、インセンティブ措置でどういうことが起こるかというのを少し様子を見てみたいと思っております。

○中条主査 それは、国交省が補助対象としている路線だけについてですか、今のインセンティブ措置の導入というの。

○藤田課長 そうです。国庫補助の制度でございます。

○中条主査 国庫補助の中でということですね。

○藤田課長 はい。

○中条主査 では、自治体がそれをもし5人以下の路線とか、そんな小さいところでやるのだったら、それは勝手ですよという話ですね。

○藤田課長 勝手ですし、現に相当入札が行われていると認識しております。

○中条主査 具体的に入札が行われているという状況はあるので、わかりました。ただ、今、おっしゃった中で、要するに一体的にやっている事業者にとっては、特定の路線だけを入札制にすると

いう場合、むしろ有利なわけですからね、他の路線もやっているわけで、そういう形で競争刺激を与えていくという点では、その可能性は十分あると思います。

とりあえず、今回、インセンティブ措置の導入をおやりになったわけで、その状況をしばらくは見えていくということなのでしょう。

そうすると、これは20年度の補助金から適用される。

○藤田課長 20年度予算で新しくつくった制度でございます。

○中条主査 実際に補助金は、先に決めるのですか。

○藤田課長 赤字補填という考え方でございますので、実際には、19年10月～20年9月の期間を対象とした補助金について適用されることになります。

○中条主査 そうすると、これから査定というか、それをおやりになってという形ですね。わかりました。それは、どれぐらい効果があったかどうかなど、また改めて教えていただければと思います。

もう一つは、バスの話で、いろいろとこんなものもできるよ、あんなものもできるよとか、水陸両用のものができるよとか、これは絵を見ていると、大変楽しそうなのですけども、実際にやっておられる自治体の方のお話を聞くと、面白そうではあるのだけれども、やってみたら、例えばコミュニティバスなんか、もうお金がかさんでしまっただけというお話も出てきている。

バスのマーケットはいろいろですから、うまくできる場所もあると思うし、あるいは、インセンティブ規制でいろんな方法を考えるところも出てくるかもしれないと思うのですけれども、一方で、全然だめな部分については、今、確かに国交省さんの補助対象の路線にはなっていないわけですけども、そういった部分について、公共交通をどうするかというよりも、むしろそういった地域をどうするかという議論を、これは国交省さんの中だけでは多分ない話だと思いますけれども、ちょっと考えていかないとまずいのではないかと。これは前にもお話をしたと思います。

離島航路の方も同じようなお話を申し上げているのですけれども、いつまでも維持していかなければいけないのかと。

一応、国の補助制度としては、バスの場合は、そこは外れてしまっている話ですから、ある意味では知らぬよというのはそうかもしれないのですけれども、そういったところをいつまでもずっと維持していくのか。現在国庫補助の対象となる輸送量の下限である15人の路線が、いずれは転落していくということもあるわけですね。自治体としては、そういうことも考えていかなければいけない。

そういう中で、そういうところは、あきらめるのか、それとも何としても、とにかく補助金を投入して維持をしていくのかということ、真面目に考えていかないと、今後困ってしまうのではないかと。そういうところなのです。

その辺のところは、国交省さんの中では議論はされているのでしょうか。

○藤田課長 中での議論と言いますか、基本的には今回の法律もそうなのですけども、そういう地域で、結局、公的な負担でやらざるを得ないといった状況の中で、どこまで公的に負担をして、どのレベルのサービスを維持するのかというのは、結局、これは地域の選択でしか、最後はないだ

ろうなという雰囲気が出ておまして、そこを何か一律国の方で決めるということには非常になじみにくい話だろうという意味では、これは地域の方でお考えいただくというのは基本だろうと思っております。

その際に、勿論、地域の公共負担で乗合タクシーのような形で、少しでもコストの安い運行をしていただくという方法もあるでしょうし、場合によっては、NPOのような形を活用するというのもあるでしょうし、そこはいろんな手段を組み合わせ、地域で工夫していただくということが基本ではないかと思っております。

○中条主査 そうすると、アイデアはいろいろと提供しますが、選択は地元であると。そういうところに人が住んでいるか、住んでいないか、住むべきか、住むべきではないかといったようなことも含めて、地域で判断をしてくださいという発想であると考えてよろしいですか。

○藤田課長 多分に地域政策という部分が入ってまいりますので、基本的には、私もバスを担当している立場から言えば、そこは各地域の実情に応じて、地域で御判断いただきたいということでございます。

○中条主査 それが、私は正しい考え方だと思いますけれども、いろいろなメニューが随分と出てくると、どうしても地元の方は何か飛びつくところがあって、ある意味では自己責任なのだと思います。飛びついた後で金がかさんで困るところもあります。しょせんもう無理なのだということも言ってあげないと、実際には厳しいのかなと、そういう感想を持ちました。

○藤田課長 地域がやりたいといっているときに、国の方でこれはやめた方がいいという話は、なかなかしづらいなど、やはり地域で何とか頑張っていて残したいという工夫は、基本的にそれは著しくおかしなものではない限り、サポートしていききたいと思っております。

○中条主査 いろんなメニューを見て、自治体の首長さんが目を輝かせておられるけれども、しかし、実際にそれを市町村でやってみたときに、やはりこれは結構金がかかって大変なのだから本当はやめたいんだと、ところが一回入れてしまうと、地元の市町村の中の議員さん、町会議員さんとか、村会議員さんとか、自分の地域にそれが入ってしまうと、絶対にやめさせないというところがあって、なかなか大変なのだよというような意見も聞いたことがあります。ですから、確かにいろんな工夫がなされて、選択ができるということに対して、いろいろ実証実験なんかをできるようになるというのは、大変いいことだと思いますけれども、一方で、ある程度、そんな簡単なものではないということも言っていかなければいけないのかなと思います。

○藤田課長 そこは、地方には、やはり冷静な議論をしていただきたいと思っておりますし、先程の御指摘のようなことを含めて、例えば路線の設定が本当にニーズに合っているのか疑わしいような事例も中にはございます。我々の目から見てもね。

そういったものをどうやって合理化していくか、効率化していくかということは、大変重要な課題でありますし、そのためには、やはり自治体の方に人材も必要でしょうし、きちんと冷静な議論ができるような場も必要でしょうし、そういったことでのアドバイスと言いますか、お手伝いもしていきたいと思っております。

○中条主査 もう一つは、少しずつですが、バスを含めて民営化をする地方公営企業が、今、出て

きておりますね。こういった点の情報の提供、例えばうちも民営化したいのだけれども、そういうノウハウをどうやって手に入れたらいいとか、そんなところも国交省さんの方でいろいろ対応していらっしゃるのですか。

○藤田課長 個別には、いろいろ御相談に来ている自治体もございまして、そういうときには、例えばこの地域では、こんなことをやっていますとか、法律的な仕組みについては、こういうことがあり得るのではないのでしょうかということ、申し上げております。

○中条主査 わかりました。バスについては、ある程度、どこかであきらめを持ちながら、あきらめろというのは、国交省さんはなかなか言いにくいとは思いますが、ある程度、それを考えていかなければいけないところかと思えます。

それで、厄介な話がタクシーの3つ目の問題だと思うのですが、タクシーの議論で社会政策だとか労働問題だとかということ、国交省さんとしておやりになるのが果たしていいのかどうか。

さっきのバスの話で言えば、地域政策の話は、国交省はそこは知りませんと、主として幹線のところの話を私たちは対応するのですと、あとの末端のところをどうするか、そういった集落を維持していくかどうかという話は、これは国交省として議論する話ではないのですよというお話だったので。私はそれでいいと思えます。

タクシーの話も運輸政策として、こうあるべきだという議論というのは恐らくあって、ところが、それに労働の問題だとか、何で物価安定政策会議が、こんなことに口を出すのかというのは、私も若干疑問に思っているところがあるのですけれども、タクシーの運賃が果たして適正に設定されているかどうかという話は、これは運輸政策の観点から当然議論があるわけですが、タクシー労働者の問題だとか、そういったところまで議論をする必要があるのかというのは非常に疑問なのです。明らかに、そんなことを全部やろうとしたら、どこかで妥協をしなければいけない、非常に矛盾に満ちた政策案が最後に出てくる可能性がある。

しかし、国交省としては、運輸政策の観点だけからでいいのではないかと思うのです。そこら辺はどうなのですか。やはりそこまで議論しないといけないのでしょうか。

○藤田課長 バスの話について、念のためでございますけれども、地域の話は知らないよということ、を言っているわけではございませんで、最終的な判断は地方でやっていただく。その判断の上でやりたいという自治体にはお手伝いいたしたいし、そのための準備もしておりますし、地方交付税のような措置も講じております。こういうことでございまして、そこは全く知らぬということではなくて、最後の判断は地方だということでございます。

それから、タクシーにつきましては、労働条件の問題が大変にクローズアップされている、これは事実でございまして、当然のことながら、これは我々の守備範囲だけで収まる問題であるとは思っておりません。

そういった意味で、この審議会にも厚生労働省からも毎回御出席をいただいておりますし、政府という目で見ると、複数の省庁にまたがりつつ対応していく必要がある話なのかもしれないと思っております。

ある種きれいに、いわゆる交通政策、運輸政策、それから労働政策と分けられれば、それぞれの目から見ていくということがあるのかもしれませんが、タクシーという場で起こっている事象として、どうしても労働条件の低下というものがクローズアップされている。その中で、それにどう対応していくのかということ、我々のテーマにならざるを得ないという側面もあると思っております。

それから、運輸政策で見た場合には、これはいろいろ御議論があると思えますけれども、労働条件の低下に伴って、本当に安全性ということに問題が生じないのだろうかという懸念を、私は持っております。

過去のいろいろなデータを見ますと、需給関係が悪化して、タクシーの場合は、歩合制で賃金が低下する。賃金の水準あるいは需給状況の水準と事故の発生状況というのは、かなり逆相関の関係がございまして、そういったことから、1つの要因として、安全性を確保するという意味で最低限の労働条件というのは必要なだろうという思いを持っております。そういう目で我々の立場から言うと、労働条件というものに関心を持たざるを得ないということだろうと思っております。

○中条主査 今のところは、そういう労働条件と安全性、事故率との相関関係を示すデータがあるのですか。

○藤田課長 極めて大ざっぱな話でありますけれども、ここ10年ほど、いわゆる日車実車キロがずっと低下を続けておりまして、それに伴って賃金の低下がほぼ比例して下がっております。

全く逆の動きを示しているのは、走行キロ当たりの事故件数でありまして、そこはかなり鮮明に傾向としては出ているのかなということもございまして。

それから、これはいろんな調査はありますけれども、自分は不安全行動が高いという認識をしている運転者の方は、傾向として営業収入が高いという調査結果もございまして、そこは1つ我々としては気になる数字だという気もしております。

○中条主査 可能であれば、データを後ほどいただければと思いますので、よろしくお願いします。

今の2つ目の話というのは、高齢者のドライバーの話ではないのですか。

○藤田課長 高齢者とおっしゃるのは。

○中条主査 むしろ熟練しているドライバーの方が、自分は安全であると思込んでいると、そういう御説明ではないのですか。

○藤田課長 例えば、自分はしばしば強引なUターンをすとか、しばしば駐停車違反地区で止まっているとか、そういう自己認識はありますかという問いが一方であって、その人について、あなたの営業収入は幾らですかという問いをしたときに、自分でそういう違反行動を頻繁にやっているという自認している人ほど営業収入は高いという結果がありまして、いわゆる不安全行動と営業収入の水準というのが、もし、相関があるとすれば、そこは逆に収入が下がった場合に、不安全行動を行うような誘引になるのではないかという心配をしております。

○中条主査 営業収入が高い人の方が、要するに不安全行動が高いわけですね。ですから、収入が下がったら不安全行動は下がるのではないですか。

○藤田課長 それを稼ごうとすると、不安全な行動を起こしやすいのではないかと。

○中条主査 では、前提として、稼いでいる人は、不安全行動をやることによって稼いでいるという前提が必要ですね。

○藤田課長 それは、いろんな見方があると思いますけれども、一つのデータとして、そういうものもごさいます。

○中条主査 ですから、要するにおっしゃりたいことは、安全の話が労働条件と関わってくるので、やはりここは国交省としても守備範囲であるということなのですかね。

○藤田課長 例えば私どもの安全規制の中にも、過労運転の防止という規制がございまして、そういった意味でも労働ハンドルの時間、こういったところは、きちんと規制をしているわけでありまして、そういった意味からは対応していく必要があるのだろうと思っております。

○中条主査 そこは理解できるのですけれども、要するにタクシーの労働者の労働条件を維持しなければいけないという、そのところは、雇用の問題、雇用を確保しなければいけないとか、賃金水準が低いのがいけないという議論というのは、これはやはり労働政策の話で、これをタクシーだけについて議論するのは、果たして妥当なのかと。今、おっしゃったように、もし、安全と関係があるとすれば、その議論ですというのは、これは大事な話だと思いますけれども、確かに伝統的に景気が悪くなると、タクシーの運転手さんが増えてと、そのところで、ある程度雇用の下支えをしていた部分というのはあるわけですね。

けれども、それはやはり労働政策として一般的な議論としてやるべきで、その話をもってきくと、運輸政策の話ではなくなってしまうだろうと思うのです。

○藤田課長 観念的には、そういう整理ができるのだと思うのですけれども、例えば私ども運賃改定をする際に、今の仕組みですと、総活原価方式に基づいて認可をします。その際に、どのぐらいの人員費を見込むのか、今回の運賃改定では、端的に労働条件の改善をしたいと、こういう申請が出ているわけですね。

その労働条件の改善の必要性を認めるかどうか、こういう判断も必要になってまいりますし、それから長期的に、今、かなりの程度高齢者ドライバーが増えておりまして、年金受給者でなければ、なかなか成り立たない層になっているという指摘もされているわけですが、長期的にこの産業できちんと労働者が確保できていくのかどうか、こういった点を我々は関心を持たざるを得ない点だと思っております。

特にタクシーでこういう議論が顕著になっておりますのは、やはりここ 10 年ほどタクシーにおいて賃金水準の低下が非常に顕著である、この問題について社会的な関心が集まっている。審議会の中でも、今の状況というのは、社会正義に反するのではないかという御発言まであるところまでございまして、ここはある種の価値判断であると思いますけれども、そういった価値判断は、どうしてもこの中に入ってざるを得ないということだと思っております。

○中条主査 価値判断かどうかは別として、そういうことを言ってしまうと、例えばコンビニの定員さんの時給が低いから、コンビニの定員さんに関して、何か流通政策としてやらなければいけないかという話になってくるので、やはりその議論をやっている限りにおいて、逆説的に言えば、タクシーの問題は解決しない、全部そこで議論をしなければいけないと、タクシー業界で雇用政策の

下支えをしなければいけないと、それを国交省さんがそんなことをやると大変だからなんて同情しているわけではなくて、本来、それは労働政策で議論する話なのだろうと思うのです。

○藤田課長 一般的な労働政策という議論と、タクシー固有の問題というのは一つあると思いますので、恐らく今の議論でこれが出てきているというのは、規制の枠組みという問題との関連があるのだろうと思っておりまして、規制の枠組みとの関連で労働条件がどうなったかと、そういう問題を議論されているのだと思うのです。

○中条主査 私は、どちらかといえば、運輸政策の観点でもって国交省としては議論されて、その出てきた結果について、厚労省とまた議論があってというやり方の方がすっきりするのではないかと思うのです。

他の分野に関していうと、例えば航空会社の客室乗務員の労働の話は厚労省ですねという話で切り分けがなされていて、それで国交省としての考え方はこうですというのがあって、でも労働政策の観点からはこういう議論がありますということが当然あるわけです。その方が話がすっきりしてわかりやすいのかなど。最終的にタクシーの運賃を決めるときに、社会政策から労働政策から全部入れて決めてしまうというところが、いつまで経ってもタクシーが近代化しない、一番の理由ではないかと思うのです。

○藤田課長 そこは、多分いろいろ御議論があって、タクシーの場合は歩合制賃金というかなり特殊な賃金形態になっておりまして、ある種これも前近代的な要因になっているのかもしれませんが、その賃金の決まり方との関係が、どうしても、例えば運賃水準の中に入ってきてしまうと、こういうところはどうしてもあるように感じております。

例えば昨年来の運賃改定の中でも、どういう議論があったかという、労働条件の改善が必要だという申請に対して、私どもは、それであればこれだけ賃金として算定しましょう、その代わり、今度は、それをきちんと賃金として還元してくださいということを、今度は言わざるを得ない立場になるわけです。

○中条主査 そこはわかるのですけれども、歩合制がいいか、いけないかという話は、タクシーの話だけではなくて、一般的に議論すべき話で、もし歩合制がいけないというのだったら、他の業界だって歩合制はやめなさいということを労働政策として議論すべき話ですね。タクシーだけ話が全部集中してきてしまうというのが、私は納得ができない。

○藤田課長 歩合制がいい、悪いという議論は、今後もあるかどうかというのはわかりませんが、タクシーにおいて、歩合制が取られていることによって、タクシーにおいてどういう影響があるのかという見方というのは、やはり必要なだろうと思うのです。

○中条主査 それの分析としては必要だと思いますけれども、それでいうと、今度は他の業界だって、こういう賃金体系が取られているから、だからこれはだめだとか、そういう話になってしまって、結局、それがタクシーの問題を非常に複雑にしているのではないかと。そこで、一番低賃金の人が入ってきてということで、結局、タクシーの業界の問題というのが、いつまで経っても近代化されない、労働政策は労働政策で別途対応するというところでやっていくべきではないかと、どうしても私なんかは思うのです。仮にこの問題を議論するのだったら、一度にいろんな議論を

っちゃにしてやるよりは、分けていって、この観点からすれば、こうだという結論を一度出して、それから次に労働政策上の観点からすればという議論をしていく、そういう形で考えないと、Aということと、Bということ両方考えると、こうですという結論を最初から出してしまうと、非常に議論の結果があいまいになってしまうかなという心配をしています。

○藤田課長 私どもは、決して労働政策そのものをやろうというつもりはございません。そういう立場でもございますので、将来のタクシーを考えるに当たって必要な限りで、こういう問題にも目を向けていかざるを得ないと、こういうことだと思います。そういう関連のする限りでということだろうと思っています。

○中条主査 供給過剰になっているなんて話は、供給過剰になっていたら撤退すればいいのだから、何で撤退しないのですかと、そこは経営者の自己責任の問題でしょうと。普通、飲食店業界なんて、見た目、中に入っている者からすると、非常に供給過剰というのがあって、どう考えても儲かっていないような店がいっぱいあるわけですね。けれども、それを自分の趣味でやっている人がいたりとか、自分が一人でオーナーでやっていて、従業員も一人でやっていて、人件費の分はほとんどなくても構わないでやっている人とか、そんなのもいっぱいあるわけです。

そういうことまで問題であるというような議論をしなければいけなくなってしまう。タクシーだけの話では決してない話なので、これは、マーケットメカニズムがある意味では、そこで機能しているわけです。それでも構わない、それでも参入すると。

ですから、何かタクシーの議論は、いろんなことをいろんな視点で言い過ぎるものだから、かえって議論が混乱してしまって、あいまいな結論しか出てこないのではないかと。もう少し、国交省としては、経済原理に従った結論をまずお出しになってから、それに対して、別の政策的な見地からの議論をされた方がいいような気がするという感想です。

○藤田課長 私どもが検討をお願いしている立場ですので、なかなか土俵の設定というか、その辺を、事務局という立場で整理をしていくにすぎないというところがございますけれども、そういう意味で、論点の設定のときにも、例えば論点1のところをご覧いただくと、供給過剰がなぜ生じているのか、それからそれを解消する必要性があるのかどうかというところも含めて御議論いただきたいという意味での論点設定になっております。

○中条主査 経済学者がもう少し入って議論をされた方がいいのかなと。まずは、経済学の視点からの議論を整理して、それから他のことを議論するというでないかと思います。では、またその議論の経過など、機会がありましたら、是非教えていただければと思います。

では、どうもありがとうございました。