

第4回運輸TF 議事次第

1. 日 時：平成20年7月23日（月）11:00～12:30
2. 場 所：永田町合同庁舎1階 第1共用会議室
3. 項 目：「タクシー事業分野における規制改革の在り方」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 奥田 哲也
地域交通政策企画官 阿部 竜矢

○中条主査 おはようございます。今日は、お忙しい中どうもありがとうございます。

本日は、タクシーを巡る諸問題について、国土交通省からヒアリングをさせていただきます。それでは、奥田課長さんから、まずは10分か15分ぐらい、現時点での考え方について国土交通省のお考えを御説明いただいて、その後、質疑応答という形にいたしたいと思いますので、よろしくお願いたします。

○奥田課長 今日は、このように先生との意見交換の場を設定していただきましてありがとうございます。

では、今、御指示のありましたタクシー問題についての現時点での考え方というものを中心に御説明したいと思います。私が承知しておりますところでは、4月24日に一度、私の前任の藤田課長が、先生とバスとタクシーを巡る諸問題について議論させていただきまして、そのときにこのような交通政策審議会に諮問をして議論をしているきっかけですとか議論の方向性みたいなものはざっと説明したと思いますので、重複になりますが、結局、規制緩和をしてから6年を経過して、あと平成18年6月以降の運賃改定の流れの中で、東京の運賃改定の際にいろいろなタクシーの諸問題について把握して、今後しっかり検討することという御指摘をいただいて始まった検討ということでございます。

参考資料の4ページをごらんいただきまして、その後、4月15日までの質疑をした時点で1回ヒアリングをしていただきまして、5月、6月とさまざまな論点について議論をいたしました後、7月3日に中間的な整理ということで私どもの考え方をワーキングにお示しをしたということでございます。

それから、6ページ、7ページ、8ページに、ワーキンググループでいただきました主な意見について紹介させていただいております。そういう経緯の中でやってまいりまして、7月3日に提示をいたしました私どもの考え方について、こちらのA4縦の考え方というところで御報告したいと思います。

まず、1ページをごらんいただきますと、この「現時点での考え方」の構成が書いてございますけれども、まず、私どもとしては、「タクシーの役割と検討の視点」というものを整理いたし

ました。次に、タクシーに関する「現状の問題点」というものを整理いたしまして、その「原因」について考察いたしまして、「対策」として我々がどういうことが必要かと思うことについて書かせていただいたということでございます。

○中条主査 当会議の方から質問を前もってお出ししておりますので、それに対する御回答という形で、まずは説明いただけますでしょうか。

○奥田課長 わかりました。それでは、まず質問事項ということで大きく4ついただいておりますが、まず①の参入・増車規制等の導入に関する諸論点ということで、1番目は、運転手の賃金減少や事故率の上昇等の傾向は、規制緩和に伴う増車が起る以前から見られるものであり、参入・増車規制がこれらの問題を解決する上での適切な施策であるかは疑問である、ということでございますが、まず、賃金の減少でありますとか事故率の上昇等の傾向は、平成14年の規制緩和以前から見られる現象でございます。特に、バブル経済崩壊以降の経済の後退局面において、それは顕著になったと認識いたしております。

この要因といたしましては、輸送人員の減少、特に経済の後退局面に際しまして輸送人員が大幅に減少しているということが大きいものと考えておりますが、一方で、需要に応じた供給の減少が見られないこともその要因ではなかろうかと考えております。

その参入・増車規制がこれらの問題を解決する上で適切な施策と言えるのかということでございますが、私どもといたしましては、タクシーというものは地域にとって不可欠な公共交通機関であるということから、タクシー事業に問題が生じているとすれば、何らかの方法によってその改善を図らなければならないと考えております。それによりまして、地域の公共交通の一翼を担う存在としてその役割を十分に果たさせることが、私ども運輸行政の極めて重要な責務であると考えております。

現在のタクシー事業で生じておりますさまざまな問題は、必ずしも規制緩和によるものとは考えておりませんが、そもそもの第一の原因は輸送人員の減少によるものと考えております。また、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もその原因であると考えております。すなわち、私どもといたしましては、規制緩和前から生じていた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た主たる要因ではないかと考えております。

したがって、問題改善のための対策といたしましては、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というものが重要ではないかと考えておるところでございます。具体的には、供給過剰の状態にある地域におきまして、一層の供給の増加による更なる労働条件の悪化などの問題の深刻化を防止するために、供給の増加、すなわち新規参入や増車を必要な限度でかつ有効に抑制することと、既に相当の供給過剰によって労働条件の悪化が深刻になっている地域にあっては、悪化を防止するのみならず、一定の改善を図るため、積極的な減車などの供給過剰の解消のための方策を講じる必要があると考えております。

また、問題の改善のためには、こうした供給拡大の抑制だけではなく、その前提として、事業者やその団体により需要拡大のためのサービス向上策、利用喚起策等が必要なことは言うまでも

ありませんので、自治体や利用者等の地域の関係者による協議の仕組みを設けまして、地域におけるタクシーに期待される役割にも留意しながら、タクシー事業の活性化のための総合的・計画的な取組みが不可欠であると考えております。

なお、そういった場合であっても、地域の需給バランスに関係なく、全国一律に参入や増車を抑制するといったようなことは考えておりません。

これがその答えであります。

あと、データをということでございましたので、ごらんいただいておりますかと思いますが、こちらの参考資料の1ページ目で、タクシー車両数の増加、運転手の賃金減少・事故率上昇の因果関係ということでございまして、まず青い輸送人員というところ、平成7年度からずっと見ていただきますと、ずっと下降してきております。青い線で輸送人員がずっと減ってきておりますが、輸送人員の減少に伴って日車営収が下がっておりますが、それに対しまして事故件数が上がっていているということでありまして、全体の車両数というものも、基本的には規制緩和後増え続けているということがありますので、基本的には輸送需要の減少ということが一番大きな原因ではありますけれども、そういった中で、車両が増えることによって更に日車営収なり収益も減らし事故が増えていっているという傾向が、このグラフから見て取れるのではないかと考えております。

それから、厳しい状況と言われるタクシーの運賃水準を他業種と比較しなさいという宿題をいただきましたので、まず2ページ目、これは先生も御案内かと思いますが、タクシーと全産業の比較でございます。特に平成7年以降を見ていただきますと、全国でも東京でも、全産業とタクシーの間の格差が広がってきているというところは、私ども、やはり一つ見逃せない点かと思っております。

3ページをごらんいただきますと、御指摘のありました飲食業、介護サービスと比較したということでありまして、これは全国ベースの数字を取りあえず調べて持ってまいりましたが、タクシーは平成13年度以降ずっと下がってきておりますけれども、タクシーが少し持ち直してきている関係で数字的には若干上回っておりますが、御指摘のあった他産業との比較ということで言いますと、このようなデータになるかと思っております。

念のために4ページをごらんいただきますと、これも先生御案内かと思いますが、全産業の年間賃金、タクシー運転者の年間賃金を都道府県別に見ますと、やはりいずれのところにおきましてもタクシーの労働者の年間賃金は低い水準にあって、特に沖縄、鹿児島といったところでは、平均で年間200万円を切っているというような状況にございます。

5ページをごらんいただきますと、タクシー業界における雇用者数の推移ということで規制緩和前も含めて書いておりますけれども、総従業員数とそのうちに占める運転者数でございます。9年以降、端的に言うところちょっと増えたり減ったりということですが、規制緩和前と現在を比べるとさほど変わりはないということでございます。

それから、併せて東京、大阪、仙台におけるタクシー運転者の数ということで、これは法人のドライバーでございますけれども、このような傾向にございます。東京、仙台では増え続けてお

りまして、大阪ではいったん平成15、16年と増えましたが、またもとの水準に戻っているという状況でございます。

それから、その次が東京におけます正規雇用運転手の定年の延長に関する最近の動きということで、実は、御指摘いただきましたデータそのものが、申し訳ありません、すぐ取れませんでしたので、一応、東京におけます、現在、運転者証の交付を受けて運転をしているドライバーを年齢別に見てみました。平均年齢56.4歳でございます、定年が大体60～65歳くらいで、基本的に70歳以上は正規雇用ではないということになります、60歳未満、65歳未満というあたりから、いわゆる非常勤運転手という者が含まれているということでございます。

すみません、ちょっと分析が足りませんで恐縮でございます。

あと、各県の最大人口都市における運賃上限ということで、それぞれ北海道から沖縄まで書きました。一応、一番安いところで500円というのが、いわき市ですとか名古屋地区、あと沖縄、長崎ということでありまして、あとは関東の地区が710円、その他の地区はその幅に入っているということでございます。

それから、次にいただきました御指摘ですが、事故率の低下は参入・増車以外の方策により実現すべきではないかということについてでございますが、タクシー輸送サービスの基本は安全の確保ということでございまして、利用者が求める最大のサービスも、やはり輸送の安全ではないかと思っております。したがって、国土交通省としては、タクシー事業の安全対策には万全を期すべきと考えております。

また、タクシーの輸送サービスは、利用者との関係で最終的には個々の運転者が提供するものでありますので、個々の運転者の安全意識が極めて重要であることは言うまでもございません。その際、運転者は生活者でもある以上、運転者の収入が悪化している状況にあつて、やはり売上増を目指しまして、どうしても運転者が不安全行動といいますか運転が荒くなると安全への懸念が高まるということについても目を向ける必要があると思っております。

私どもといたしましては、こうした現実を見据えた上で、輸送の安全確保のために必要な施策を総合的に講じていくことが必要であると考えておりまして、タクシーの事故率の低下のためには、安全に関します規制を強化もしくは監査・処分の厳格化等の事後チェック機能を強化することが特に重要であると考えております。このため、規制緩和以降も運行管理・整備管理等、安全に係る規制は充実させてきておりますが、厚生労働省との連携の強化による監査体制の充実ですとか処分の厳格化などの事後チェック体制の強化も、そういった労働当局と連携しながら行っております。

しかしながら、事後チェックにかかわります行政事務の処理能力につきましては、やはり行政コスト等の観点から一定の限界があると考えておりますので、また、事後チェックは基本的に問題が顕在化した際には是正を図るものでありますことから、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認識しております。したがって、安全性の確保のためには一定程度の事前チェックの強化も必要ではないかと考えておりまして、そのような観点から、参入や増車に際しましては、供給過剰に伴いさまざまな問題が発生すると考えられるケースについては、必

要な限度で要件の厳格化等の措置が必要ではないかと考えております。

なお、そのような場合でありましても、利用者サービスの向上につながる増車とか新規参入は抑制されるべきものとは考えておりません、そういったものが併せて図られるということについても留意が必要であると思っております。

それから、運転者の労働条件の改善は社会政策により実現すべきであって、タクシー事業のみの問題として対処することは適切ではないのではないかと御指摘ですが、タクシー運転者の労働条件の問題につきましては、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とは考えておりません。しかしながら、タクシー事業の特性といたしまして、利用者へのサービス提供や営業活動がほとんど個々の運転者任せになるという供給の二重構造が存在しておりまして、運転者の労働環境の悪化はそのまま、サービスの質でありますとか安全性への信頼の低下に結びつきやすいという特色がございます。

輸送の安全でありますとか利用者利便の確保に責任を有する立場であります私ども運輸行政の立場といたしましては、公共交通機関でありますタクシーの運転者の労働条件が、輸送の安全ですとか利用者利便の確保に影響を与えるようなことがございますれば、やはり運転者の労働条件にも関心を払わざるを得ないと思っております。このため、例えば労働時間等につきましては既に道路運送法体系の中で必要な規制を行っておりますが、賃金につきましても、運賃認可の申請の中で賃金水準の維持向上に配慮した査定を行うなどの施策を講じております。このように、必要な限度で一定の労働条件改善策を講じることは、私ども運輸行政の責務の範囲内ではないかと考えております。

また、これらに関しましては、冒頭申し上げましたように、私どものみの問題として対処すべきものとは考えておりませんので、労働行政との連携を図っていくことは有効であると考えておりまして、労働当局との間では、合同監査でありますとか、相互のいろいろな日ごろの監査等を通じて出てきた結果につきましての相互通報と言ったようなことを行うことによりまして、より有効な問題の対処ができるように努めているところでございます。

それから、②でございますが、タクシー事業会社経営の実態に関する私どもの認識ということが1点目であろうかと思いますが、タクシー事業の経営の実態につきましては、先生も御案内のとおり、事業所外労働が中心であるという特性がございますので、多くの場合、歩合制賃金が取られておりまして、また、費用の70%以上が人件費で、費用の削減は人件費削減という形を取りやすいという要因から、供給の拡大でありますとか運賃の引き下げに伴うリスクを相当程度運転者が負わされまして、供給過剰や過度の運賃競争を促し、更にそれが労働条件の低下につながるという現象が生じているのではないかと考えております。

今申し上げましたタクシー事業が直面する諸課題の背景に歩合制賃金の存在があるということは認識しておりますが、これについて若干申し上げますと、歩合制賃金につきましては、労働者の処遇向上のために改善を図る余地があると考えてはおりますが、歩合制賃金そのものは、出来高払い賃金ということで法律上も認められておりまして、これを禁止することまではできないと考えております。また、事業所外労働が中心であるタクシー事業におきましては、歩合制賃金に

つきましても、一定の合理性を認めざるを得ないのかなと。

したがって、タクシー事業が直面いたします諸問題を解決するための制度構築に当たっては、タクシー運転者における歩合制賃金の存在というものは、ある程度その前提とせざるを得ないと考えているところでございますが、冒頭申し上げましたような認識を踏まえまして、今後のタクシー事業の経営のあり方につきましては、まず、何よりも経営者自身が利用者のニーズに合致させたサービスを提供する努力をすることによって、利用者の利益にかなうサービスを提供して需要を掘り起こすというようなことを通じまして、タクシー事業の収益基盤ですとか労働条件の悪化を食い止めて、更にそれらを改善してもらうことが必要ではないかと思っております。この点は、個々の事業者ですとか事業者団体の努力によるところが大きいと思いますので、まずは利用者ニーズの把握、サービスの開発に向けて一層の努力をしていただきたいと思いますと思っております。

あと、地域社会において住民の貴重な足である、公共交通機関であると認識しておりますので、例えば高齢化に伴う個別的な輸送需要の増大といったものに対応するために、タクシーを地域交通の改善のために活用する余地が今後大きいのではないかと思っております。タクシー事業者と利用者、自治体といった地域の関係者が連携しながら取組みを強化していただくというようにも促していきたいと思っております。

それから、経営者の経営戦略や経営能力についての認識ということでございますが、基本的には、企業の経営戦略でありますとか経営能力の問題に私どもが介入することは適当でないと思っております。しかしながら、タクシー事業におきましては、利用者によるサービスの選択性の低さでありますとか歩合制賃金などの構造的な要因から、経営戦略の巧拙でありますとか経営能力の有無によって企業の淘汰がなかなか進まないといった現実があると認識をしております。こうした中で、公共輸送サービスとして産業の健全性を保っていくためには、必要な限度で、こうした面に対する行政の関与も必要ではないかと考えております。

例えば、既に相当の供給過剰が生じている地域におきまして、なお増車ですとか新規参入を行おうとする事業者に対しましては、そういったものの動機、理由を確認いたしますとともに、それによる収益の見込みでありますとか労働者の労働条件の見通しといったものもチェックした上で、その後、その実績と乖離がある場合には、例えば減車等の指導も必要ではないかと思っております。

また、経営者の法令知識確認の厳格化など、タクシー事業のコンプライアンス確立のために必要な施策も講じていくことが必要ではないかと思っております。

更に、企業内個人タクシーと言われるような実質的な名義貸し行為が行われていると思われる形態など、コンプライアンスに問題がある事業者に対しましては、その改善を求め、改善がなされない場合には、例えば事業からの退出を迫るといった事後チェックの強化も必要ではないかこの点につきましては考えております。

次に、7月11日に発表させていただきました、③でございますが、参入・増車抑制にかかわる試行的措置が手続論としていかなるものか、こういった競争抑制的な規制を通達でやることについてどう思うのかということでございますが、まず、今般の措置につきましては、昨年11月から

実施させていただいておりますタクシー事業に関する行政運営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地域について、更なる状況の悪化を招かないための試行措置として行うものでございます。あくまでも法律に基づく強制力を伴う措置ではなくて、現行の道路運送法の枠内で、私どもに授権された範囲内の措置であると認識しております。

具体的には、特定特別監視地域におきまして、需要の減少や車両の増加に伴って生じている問題を是正するために、需要の減少に歯止めをかけるための措置として、事業者団体に、まずは自治体や利用者等の地域の関係者の意見を踏まえながら、需要喚起策等を内容とする構造改善計画の作成を求め、自主努力を大いにさせていただこうと思っております。

供給拡大への押さえといたしましては、運転者確保状況の確認でありますとか実働率に基づく増車の必要性のチェック、ある意味当然のことかと思いますが、そういったことを行うこととしておりますが、これらの措置はあくまでも安易な供給拡大を抑制するために、供給拡大に対する事業者の慎重な判断を促すという措置を講ずるものでございまして、真に必要なかつ適切な増車でありますとか所要の体制が整った新規参入を抑制するものではございません。

なお、具体的な法制的な根拠につきましては、お手元でございますが、私どもこれまでもいろいろな許可、監査等の運用に関しましては、法律で書かれている文言の解釈を示すということで通達等を発出してまいりましたが、今回取りました、例えば構造改善計画の作成、労働条件に関する計画を提出してもらってチェックをするとか、通常7日前届出を60日前届出にしてもらうとか、事前に監査を行うでありますとか、不適切な増車といたしますか、例えばドライバーを確保していないとか、既存の車両の稼働が低いような場合につきましては見合わせの勧告をしますとか、それでもなお、そういった私どもの要請を押し切って増車等された場合の、その後の違反行為についての処分の加重でありますとか、参入時の車両数の引き上げ、事業許可前の現地確認、社会保険未加入事業者に対する処分といったようなものにつきましては、道路運送法第1条の目的にかんがみまして、それぞれそこに書いてございますような行政手続法でありますとか道路運送法の具体的な規定に基づきまして、私ども実施をしたということでございます。

あと、最後に④でございますが、タクシー事業に関する規制のあり方や今後の改革方針ということでございまして、それにつきましては、タクシー事業につきましては、規制緩和後、運賃の多様化でありますとか待ち時間の短縮といった効果も現れておりますが、供給過剰やそれに伴います労働条件の悪化などのマイナス面が生じていることも事実ではないかということで、私どもといたしましては、規制緩和のよい点は生かしながらマイナス面の是正を図ることが必要ではないかと思っております。すなわち、平成14年に実施いたしました規制緩和以前の状態のように、意欲や能力のある事業者であっても事実上新規参入や増車ができないという状況は、事業の活性化、利用者利便の向上という観点から好ましいものとは考えておりませんが、規制緩和の方向性は維持しながらマイナス面の是正を図っていくことが、いずれにしても重要ではないかと思っております。

7月3日に交通政策審議会に提示させていただきました現時点での考え方も、基本的にこうした考え方に沿ったものでございまして、例えば供給過剰の問題につきましては、あくまでも供給

過剰に伴う問題が発生している地域に限定して、しかも問題の改善のために必要な期間に限定して必要な措置を講じるといった基本的な考え方を示しているところでございます。

いずれにいたしましても、今後、8月以降になります。8月から年末にかけて、交通政策審議会のワーキンググループで、今後、年末に向けて具体的な制度設計の御議論をいただきまします。その結果を踏まえまして私どもとしては対応してまいりたいと思っております。

あと、ここで括弧書きで運賃の上限規制の改廃というものがございましたので、ちょっとその点につきまして、運賃の上限規制の撤廃ということにつきましては、今申し上げましたように、私どもは、規制緩和のよい点は今後も生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って、より良質なサービスが展開されて、利用者利便が向上しまして、それが安全性等の面に問題が生じないということであれば、更に規制の見直しを進めていきたいと思っております。このため、7月3日の考え方でも、利用者ニーズに合致したサービスの提供を促進するという観点で、例えば、弾力的な運賃設定を可能にするための運賃制度の見直しという具体策の例を上げておりました。今後、こうした方向で規制の見直しの可能性も検討していきたいし、交通政策審議会でも御議論いただきたいと思っております。

他方、御指摘の運賃の上限規制につきましては、特に流し営業におきましては、不当に高い運賃等の防止といったことなど消費者利益の保護のために一定の機能を果たしているのではないかと考えておりました。これを一律に廃止することは困難であるという指摘も多く、私どもは、基本的には上限運賃規制は引き続き必要ではないかと考えております。この点も、運賃規制のあり方につきましては交通政策審議会で御議論いただいているということでもあります。この点もその結果を踏まえて適切に対応したいということでございます。

○中条主査 ありがとうございます。まず、参考資料の1ページについてなのですが、事故件数は、平成13年以降は、それまでよりもむしろ傾きが緩やかになっている。つまり、規制緩和の後の方が事故数の増加というのはむしろ緩やかになっている。規制緩和以前の方が傾きが大きい、急角度であるわけですね。年間所得の方を見ても、参考資料の2ページを見ますと、規制緩和前はかなり下がってきている一方で、その後は大体安定して、更には少し持ち直しているという状況がある。これは単純回帰分析でもやってみれば、その関係というのはかなり明確なものだと思いますけれども、にもかかわらず、なぜそういった増車規制等々をなさるのか、それは有効な方法であるのかという点については、どうお考えになりますか。

○奥田課長 まず、増加率が鈍っているではないかということにつきましては、確かにグラフからはそのように見て取れるかもしれませんが、やはりかなり高い水準といえますか、高止まりにあることは事実であると思っておりますので、やはりこれは減らす努力をしなければいけないと思っております。

あと、平成18年度、19年度と賃金が若干上向いてはおりますが、全産業との比較で見ますとかなり低いレベルにあると考えておりました。やはりタクシーは国民生活に欠かせない公共交通機関であるということで、申し上げましたように、まず、事業者、経営者の方で利用者の減少に歯止めをかけて需要を増やすための努力はしていただかなければいけないのですが、やはりそうい

った賃金の悪化というものが公共交通としてのサービスレベルの維持のためには見逃せないということ、事故もやはりかなり高いレベルにありますので、それは結局、一番の問題は輸送人員が減っている、それで車が減らないということで、1人当たりの実入りが減っているというようなことが見て取れると思います。また、これはすべての地域でやろうということではありませんので・・

○中条主査 それは論点が違うのです。申し上げているのは、事故率の推移、あるいは運転手の給与水準とか所得を見てみると、要するに規制緩和の前と後で見ると、後の方がむしろ緩やかになっている。ということは、これは、規制緩和あるいは増車ということと事故率や運転手の収入は、むしろ余り関係がないのではないかとことを申し上げているんです。事故率が非常に高いからこれを低くしなければいけない、これはわかります。しかし、その対応策として台数を減らしたり増やしたりという話が、意味があるのかどうかということを申し上げているのです。

事故を減らすのは、それは結構な話ですけれども、その対応策として適切な効果がある方法を取らなければいけないわけであって、車の数を減らしたら減るのですかということ、この統計で見る限りそういうことは言えないのではないかと。それが質問させていただいたことなのです。

○阿部企画官 我々の認識としては、確かにそのとおりで、規制緩和後に悪くなったという事実は必ずしもないと認識しております。むしろ規制緩和前の輸送人員の減少という局面で非常に事故率が上がってきている、そこはデータを見れば一目瞭然だと我々は認識しております。

その一つの考え方としては、輸送人員が減少しているにもかかわらず車両は全然変わっていないという点が大きいのではないかと考えております。

○中条主査 だって、輸送人員はほぼ横ばいですよ。1ページ目を見ると、これを回帰分析すれば、ほとんど横ばいですよ。ですので、我々が申し上げたいのは、事故率は低くする、事故を減らす、これは結構ですけれども、まずはコストベネフィットで考えなければならない話だし、より有効な方法で対応しなければいけないわけですから、車両の数を減らしたら減るのかということについて、それが必ずしも有効ではないと考えているという点がまず1点です。

もう1点は、輸送人員が減ったのにもかかわらず車両数を増やすことはいけないことかということです。これは、あとの議論にもかかわりますけれども、基本的なことを言えば、お客さんの数が減ってきました、にもかかわらず増車がなされているということは、まず単純に考えれば、車両の数がまだ足りないということですね。もともとの車両数が実は最適から比べて過少であった、だからお客さんが減ってきても更に増車はなされる。要するに、簡単に言ってしまうと、車両1両を投入したときの限界収入が限界費用より高い限りは増車を行う、これが当然経営者が考えることであり、運転手は運転手の方で、あと1キロ走ったら追加的に得られる収入とコストを考えて走り回るわけです。ということは、これは当然、市場原理で言えばおかしくない話です。

例えば、飲食業なんかでも、こんな店どうやってやっていけるのだろうかというところは幾らでもあるのになかなか退出しないということがあられるわけですがけれども、それは、その市場でやっていくことについて、それぞれの経営者は何らかの合理的な理由があってやっているわけですよ。

それが合理的な理由ではないということであればそれをきちんと説明する必要があるのですね。そこが私たちに理解できないところです。

○奥田課長 すみません、ちょっといろいろあちこち飛ぶかもしれませんが、一つ、輸送人員が横ばいではないかということにつきましては、もう一つの指標として、先生も御存じの実車キロで言いますと、やはり規制緩和前と現時点を比べますとかなり減っている。1人当たり乗っている距離が減っているということで、実車キロが減るということは、当然ドライバーの実入りも減っているということが言えるかと。

○中条主査 それは減るのは減るわけで、需要曲線が内側にシフトすれば、要するにそういう要因があればどんな分野であっても需要は減るわけです。航空会社だって、景気が縮小すればお客さんは減るわけだし、飲食業だってそうですよね。それだけのことではないのですか。

○奥田課長 あとは、需要減でも増車をする、それは別に構わないではないかということですが、需要減でも、やはりいろいろな動機から増車をするわけですけども、普通、ある程度のところできっとそれは止まるのだろう。ただ、先生も御存じと思いますが、いわゆる需要が減ってもみんながどんどん増車に走るメカニズムというんですか。

○中条主査 短期的にはそうかもしれません。だから、もし短期的にそれが本当は最適を超えて車両数が増えたりしているというのであるならば、それはそのうち、これはまずかったなと思うわけです。それで退出する人が当然出てくる。あるいは運転手さんの方も、もうこんなのやっつけられないよ、ほかの業種へ行こうという退出が当然起こるわけですね。

もし起こらないとするならば理由は2つあって、1つは、より増やしていった方がよくて、まだ最適には達していないのだという場合。勿論、その場合は運転手さんが苦しくなるし会社の経営としては大変ですよ。そんなことはどの業種でも起こりうるわけで、それを一々すべての業種について、苦しくなったから助けてあげるなんてことをやっていたら、これは市場経済が成り立たないという話になります。そういう場合が一つ。もう一つは、タクシー産業には、何らかのほかの業種とは違う特殊な状況があって、最適よりも増やしてしまう理由があるのだという場合ですよ。

後者であるとお考えになっているのであるならば、そのエビデンスをきちんと示していただく必要があります。1番目であるならば、これは、放っておいて、本当に過剰なのだったらそれは退出するという話になりますから。そこが明確にはなっていないと私たちは考えるのです。

○奥田課長 私どもは、今きちんと整理していただいた2つの考え方のうちの、タクシー事業については後者であろうとっております。要するに、いろいろな特殊な事情とか状況があって、最適を超えても増車が止まらない、退出も起こらない。それは、一つには、やはり歩合制といったようなものが背景にあらうかと思っております。

例えば、参考資料の13ページ。よく、タクシー事業で赤字でつぶれたという話は余り聞きませんねという話を聞きますが、確かに、収支率ということでは100を超えて110ぐらい、110を超えているようなところもございしますが、一方で日車営収というものは傾向的には減っていて、

普通それが減ってくるとコストの関係で赤字が出るんですが、それに伴って運送費も減っている。それは何かと言うと、7割を占める運送人件費を減らしている、歩合ですから当然そうなるわけです。結局、需要が減っても、事業者はその区域の中でシェア合戦に突入して行って、自分のシェアを増やして行って、結局総水揚げを増やしていこうとしているという動機が働く。

仮に、これがそういった歩合制というものがなくて、賃金が、例えば全産業並みに横ばいで推移した場合、単純なシミュレーションですけれども、その14ページを見ていただきますと、当然その部分のコストがかかっていきますので、タクシー事業の基盤という点で言うと、今が収支率で言うと9割を切るような状況にあると思っております、そういった歩合制といったものの存在、もしくはそれをもとにシェア合戦に走るという特質がありますので、やはり最適を超えて増車が起こっていくということがありまして、それが著しい場合には、かつてもありました大阪とか仙台で交通事故の問題、交通渋滞の問題、もしくは排ガス等による都市環境の問題といった社会的な不経済が発生しやすい、そういうふうに私ども考えておりますが。

○中条主査 あの方の外部不経済の話は横に置くとしまして、歩合制であるから最適を超えてしまうという議論というのは、多分成り立たないと思うのですね。これは、歩合制であったって、当然のことながら、運転手さんの方も稼げばその分だけ稼ぎは増えるわけですから、必ずしもこれが悪い制度では決してないわけですけれども、それが最適を超えて歩合制だと供給量が増えるという、そういう理論というのはあるのでしょうか。私は、寡聞にして、勉強不足で知らないんですけれども。

運転手さんの人件費に対して圧迫がなされるという点について、要するに人件費が下げられるということは、これは当然あり得るわけで、競争が激しくなれば当然そうなるわけです。これは、何も歩合制を取っていない航空会社だってそうですよね。飲食店なんかもそうです。ですから、それは必ずしも歩合制と関係がない話ですよ。競争が激しくなれば、当然いろいろなコストを削減する。だから人件費を削減しようという動きも出てくるというのは、これは当たり前で、だからこそ、全産業についてみんな下がってきているわけではないですか、景気が悪くなってきているわけですから。

○奥田課長 固定給のケースは、当然、おっしゃるとおり、競争が激しくなればコスト削減といったもので人件費の切り下げもあるかもしれませんが、固定給でやっていたものを、例えば使用者と労働者が交渉をして下げようやという話と、もともと歩合制である場合、もう歩合で約束していますから、それは売り上げが減れば自動的に賃金も基本的には減っていくわけで、それは、もう歩合制が主流でございますので、やはりその動機として、経営者が、車を増やすと結局コストも増えるよねということに対する動機に欠けるというか、そういう特性があると思います。

○中条主査 それは、だから早く対応ができるということはあるわけですよ。歩合制にもよりまされども、その歩合制の決め方というものが、全く固定部分は考えないで、水揚げの何割という形だけで決まっているということであれば、当然、水揚げによって運転手さんの取り分もそれによって変動する。経営者の取り分も変動しますが。だから、水揚げが少なくなれば当然少なくなる。これは非常に短期間に、迅速に反映されるということになる。これは、ある意味では非常

に有効なやり方ではあるのですよね。迅速に反映されるという点で。

ただし、労働者にとっては、それではたまらないではないかという話は当然一方であります。その話も置いておくとして、ほかの産業の場合に、今、時給1,000円で雇っている人を明日から800円にしたいと思っても、それはなかなか対応はできない。あるいは、正社員で雇用している人に、あなたの賃金は下げますということを明日からやりますかという、それはなかなかやりにくいということがあります。当然、タイムラグは発生する。しかし、とはいえ、やはり、需要が少なくなったら退出するかあるいはコストを下げるかということは、当然行われるのであり、競争が激しくなれば、それは当然人件費水準にも反映されることになるわけですよね。

そういう、タイムラグがあるという点では歩合制をとっていない産業と違いはあるけれども、基本的なメカニズムは同じだろうと思います。歩合制の場合、人件費が迅速に反映されるという点は、資源配分上は望ましい。一方で労働者としては、それは非常に不安定になって困るではないかという御意見もある。そこは別途の視点から考える話ですよね。けれども、歩合制だからといって最適よりも過大な供給量になるということは多分言えない。むしろ最適な供給量になる、あるいは最適な賃金水準になる速度が速いという点では、ほかの産業よりもいいかもしれないですよ。

だから、そこは労働者の権利をどれぐらい守るかという話とは別途の話かと思います。

○奥田課長 2つありまして、1つは、やはりこれを見ていただくと、売上げが減っても、結局収支率は悪くない、むしろよくなっている。これを見ますと、ここの人件費を除いた、この固定部分というのは償却費とかいろいろなもの、これはほとんど変わらないわけですね。人件費だけが圧縮されていっていると。

これは、先ほどのように需要も減っている中でやはり増車が行われている。要するに、1台増やすコストというのは、先生御案内のとおり、そんなに高いものではありませんので、やはりどうしてもこういった事情を背景に、最適供給量を超えて供給が行われていると。

○中条主査 それは最適供給量を超えるということではないのですよ。費用項目の中で人件費を削りやすいのです。しかし物件費の方は、これは、歩合制ではないから、削りにくい。人件費の方に圧迫が行きやすいということはある。あり得るけれども、それは最適から乖離するという話ではないですよ。

○奥田課長 私どもの認識としましては、やはり著しい供給過剰が生じている地域がある。緊急調整を発動しています仙台とか、なぜ止まらなかったのか。やはりそれは、輸送人員が減っても、水揚げを増やすために、要するに車の数を増やして水揚げにするという動機が働きやすいと。

○中条主査 それで追加的な水揚げが増えて、追加的なコストを上回っているなら、それは正しい経営行動ですよね。

○奥田課長 経営者としては当然そういう考え方に走ると思うのですが、あとは、先生が今おっしゃった労働者の労働条件、特に賃金みたいなものは、やはり別途の観点から解決されるべきだと。

○中条主査 それは別の話で、だから、最適よりも増えるという話では決してないということ

す。

○奥田課長 そこは、先ほど申し上げましたように、私どもとしては、タクシーも公共交通サービスであって地域の重要な足である中で。

○中条主査 公共交通サービスとかそういうことには関係なくて、経営者に比べて、経営者と労働者の間で相対的な交渉力が労働者が弱い場合には、労働者に対して何らかの権利を与えるということは必要なわけですから、それは、労働市場における最適化の方の問題として議論をしなければいけない。

労働市場の最適化ということを考えてときに、歩合制というやり方は果たして望ましいのか。交渉力がお互い同じである場合には、恐らく全く問題がない話です。もし交渉力に差があるというのであるならば、そこは何らかの介入をしなければいけないわけですから、それは歩合制という賃金体系についての介入であって、タクシー事業についての介入ではないということです。それは労働市場の方で議論をすべき話。歩合制というやり方を取っているのは、何もタクシー事業だけではないということです。

○奥田課長 先生のお考えは拝聴いたしましたけれども、申し上げましたように、私どもの立場としては、公共交通としての安全性、サービスレベルの維持に、やはりそういった行き過ぎた労働条件の劣化というものは影響を与えていると思っておりますので、私どもの立場として、私どもだけでやるとは申しておりません、先ほど申し上げたとおりです。

○中条主査 だから、今おっしゃったことは最初に質問したことで、競争が激しくなったから事故率が上がったかということ、そうではないでしょう、それは言えないのではないですかということも最初に申し上げているわけですから、そこのところについての因果関係をきちんと示す説明をお願いしたい。

ほかのこともありますので、ちょっとその辺はまた御検討いただいて、また議論をさせていただきたいと思います。

○奥田課長 このグラフで傾向は見ていただけると思います。

○中条主査 だから、その傾向というのは、私たちの判断は、国土交通省さんと違う判断であるということです。

それから、これは図を見ればわかりますように、他業種との比較ですよ。これを見ると、これは必ずしもタクシーの年間所得が低いという話ではない。決して高いとは私も言いませんけれども、そうは言っても、タクシーだけが対応しなければいけない業種かと。もし競争を抑制して従業員の年間所得を維持しなければいけないというのであるならば、飲食店も数を減らさなければいけないということになってしまう。そういうことが果たして正しい対応でしょうか。

○奥田課長 ほかも低いからタクシーも低くていいよねというのはないと思うのです。

○中条主査 そういうことを申し上げているのではなくて、対応策としてです。

○奥田課長 例えば、飲食店数を減らすべきかどうかということは、ちょっと私はよくわかりませんが。

○中条主査 いやいや、同じことを考えればいいわけです。タクシーの運転手の年収については、

ほかの業種の中でもそれぐらい低いものはある。そうすると、そういった人たちが気の毒であるから対応しなければいけない。その対応をしなければいけないというときに、この年間350万円とか330万円とか、それぐらいは低所得層であるから何らかの形で対応をしなければいけない。

一つの方法として、一番単純な方法は、再分配を直接やるというやり方ですね。そういうやり方を取らないで、その産業における競争を抑制して超過利潤が上げられるようにしてあげて、労働分配性を高くしてあげるという対応がもう一つありますよね。手段としてどっちが効率的かという話は今ちょっと置くとしまして、後者のやり方を取るのであれば、給与所得が320万円ぐらいの人たちは全員やるべきであって、タクシー事業だけやるべきということではないですよということをおっしゃっています。

これは、国土交通省さんはタクシーを見ておられるからタクシーのことにだけご関心がおありになるのでしょうか。それはわかります。それでそういう主張をなさるのはわかりますけれども、それはタクシーだけの問題として対応すべき話ではないのではないかと申し上げている。

○奥田課長 例え、タクシーと飲食店が違えば、タクシーの場合には、まず、先ほど申し上げましたように、需要が減っても増車をやるメカニズム、動機があって、どんどん悪循環が起こってしまうということと、あと、よく言われるのは、流し的な営業の場合とか駅待ち、辻待ちでも、情報の非対称性といったようなものがあって、いいタクシーを、あえていいタクシーと言いますか、それを選ぶということがなかなか利用者にとってできないのではないかと思います。飲食店の場合、例えば数を減らす、減らさないということとはちょっと理論が違うかもしれませんが。

○中条主査 それはちょっと論点が違う話ですよ。

○奥田課長 おいしくなければ行かないという意味で、やはり飲食店とかそういうところはきちんと淘汰されるのではないかと私は思うのです。食堂に行っても、おいしくないところはもう行かないので。そういった形で経営できなくなって、飲食店なんかの場合には、結局退出が起こると思うんですけれども、タクシーは、それが起こりにくい。歩合制等の背景で起こりにくい。それを放置していると、利用者の情報の非対称性との関係から放置できない問題であると。すみません、繰り返して申し訳ないですが。

○中条主査 そうするとまたさっきの議論になって、それが最適ではないのかという議論に戻ってしまいますから、そういうことを今申し上げているのではなくて、対応は、それでは飲食店についてもしなければいけないですね。対応のやり方が違うのではないのかというのが、今、奥田さんがおっしゃったことですよ。

今は労働者の賃金の問題を言っているわけです。労働者の賃金の問題として、320万円ぐらいの人は助けなければいけないという発想ですよ。助けなければいけないとなれば、やはり同じ320万円の給与所得のほかの業種の人にも助けなければいけない。

○奥田課長 要するに、まずタクシーの場合、結局、運転者が車を運転してお客を運んでいますので、賃金の低下、労働条件の悪化というものがサービスの質に直接つながりやすいと思っていますし、これは公共交通でありますので、適切なサービス水準もしくは安全性が維持されなけれ

ばならないということがある。そういった中で、さっきの増車のメカニズムのようなもので、車も減らない、従って水揚げも増えていかないということであれば、やはり行き過ぎた供給過剰については、公共交通としてのサービスレベル、安全性維持のために介入すべきだと思います。

○中条主査 今はそういうことを言っているのではない、今、それは論点ではないです。今申し上げているのは、従業員の給与水準が低いから気の毒であると。それは、所得再分配上、320万円ぐらいの人に対しては再分配してあげなければいけない、そういう論点で物を考えた場合に、それはタクシー事業だけではなくて、ほかの事業、飲食業の雇用者とかそういった人たちについても当然対応しなければいけない。対応の仕方はちょっと置いておいて、対応しなければいけないと考えていいですね。

○奥田課長 かわいそうとかということではなくて、要するに、こういう賃金レベルであれば、結局、例えば不安全行動みたいなものが現にアンケート等であるわけですよ。

○中条主査 安全に影響がでるといっておっしゃるのであるならば、それは、先ほどのデータからいくと関係ないですねと。関係が全くないとは言いませんけれども、その因果関係は大変に疑問ですねということ再度申し上げざるを得ない。

○奥田課長 ちょっと私ども、かわいそうとかかわいそうでないという視点では物を考えておりませんので。

○中条主査 ないというのであればそれは結構です。では、それはないということで結構です。

では、賃金が下がってしまうと安全に影響を与えることになるとおっしゃるわけですよ。でも、そうだとすると、先ほどのデータからみると、その因果関係は疑わしいのではないですかということ再度申し上げているということです。

○奥田課長 あとは、先生、申しあげましたように、全国一律に何かをばっとやろうとしているのではなくて、私どもの基本的考え方として、特に、営業区域がございませけれども、区域ごとにやはり事情がかなり違います。それを、特に悪いところをやろうとしているので、特に、例えば仙台とか。

○中条主査 特に悪いところとおっしゃるけれども、その悪いということについての理屈が明確でなければ、特に悪いところに対応することも根拠はないという話になります。

○奥田課長 そういう需給関係が非常に悪化しているところというのは、総じて全国平均の事故率、例えば、走行100万キロ当たりの事故件数とか、そういったものが高いわけですね。現実に仙台あたりは。

○中条主査 もし、そういうふうにおっしゃるのであるならば、そういったデータをきちんと示していただけるとありがたい。それは経年変化で、規制緩和の前と比べて、全国的な傾向のデータを今いただいていますけれども、それを地域別にですね。そういうものをいただけるとありがたい。

いずれにしても、事故率と増車との関係というものをもう少し、そこに、それが根拠があるんだというデータをいただきたいということがこちらのお願いです。

それから、仮に、では増車ということが事故率と関係があるのであるならば、なぜ安全規制を

厳しくされるんですか。増車するとメカニズムとして事故率が高くなる。だから増車を抑制しましょうとおっしゃっているわけですね。だったら増車を抑制すればそれでいい話です。なぜ安全基準を厳しくされるんですか。

○奥田課長 一般論として、やはりそういった安全性に問題が生じている場合に、今、御案内のとおり、増車を止めたりとか強制的に減車をさせたりということはできません。その場合、では、私どもとしてそれを放置しておいていいのかと。

○中条主査 できませんというのは、これも後の議論になりますけれども、しかし、監視地域については実質的におやりになるわけでしょう。

そうではなくて、やはり御当局としての、要するに事故を減らすためには、直接的な安全対策あるいは安全規制を厳しくすることが効果があるとお考えになっているのではないですか。私たちはそう考えますが。それで、先ほどの御説明では、しかし、それには処理能力が足りないのだということをおっしゃって、処理能力が足りないので、その部分を補完するために増車を抑制するというやり方を取るという御説明をいただきました。それは、そういう考えでよろしいですね。

そうすると、やはりもとの話に戻っていくわけで、処理能力が足りないからといって増車規制をやっても安全が向上するという話ではないのではないのでしょうかという質問が再度出てくる。ここはまた繰り返しになりますから、これ以上は申し上げます。

その場合に、何で新しく参入してくるものは抑制するのですか。これは、既存のものもすべて含めて、当然のことながら、今もし車の数を増やすことが事故率と関係があるというのであれば、今100台ある車を80台に減らす、あるいは100台以上は増やしていけないということであるならば、新規参入も既存のものも含めて、新規参入が20台新規参入したいというのであれば、その20台のうち5台は認めます、そのかわり既存の中で5台は減らしてくださいということをするのが当然の措置ではないですか。なぜ新規参入だけを抑制するのですか。

○奥田課長 新規参入だけをとおっしゃいますと。

○中条主査 つまり、新規参入会社は事故率が高いから新規参入の台数は入れませんよという発想ですよ。今、仮に御当局が、100台が適切な台数であるということをお考えになっているとする。一方、新規参入も既存のものも含めて全員が合計300台ぐらいの車を持ちたいと考えている場合、その300台の中から既存も新規も含めて100台を選ぶべきではないですか。なぜ既存のものには撤退を言わないで新規参入の方だけおっしゃるのかと。

○阿部企画官 我々は特に新規参入だけを問題にしているわけではないのと、あと、先生は増車が問題だという言い方をされているのですけれども、我々の認識は、増車という行為より、むしろ供給過剰な状態が問題だと。したがって、供給過剰が更に悪化することを防止したいということとです。

○中条主査 供給過剰だとすると、だから100台が適切なのに120台いる、これは供給過剰だ、そういう御認識なのですよ。

○奥田課長 先生、それは多分需給調整のときの発想ですよ。我々は、100台が適正だという考え方は基本的には今持っていないのですが、100台から120台にそのエリアで増えたときに、いろ

いろな指標があって、要するに日車実車キロだとか、事故率だとか、そういった指標が悪化していないか。要するに供給過剰自体が問題というよりも、供給過剰によってどんな問題が生じたのか、その問題について、いつまでにどんな改善を図るべきかというのが基本的な考え方、この考え方を8ページに示しておりますが、そういうことですので、100台が適正だと我々が思っていて、120台だったら20台と。

○中条主査 もし適正かどうかわかっていないのであれば、そんな介入はおやりにならない方がいい。わからないのに介入をするのはおかしいですね。

○奥田課長 新規参入もしくは増車の結果、何台になったかというよりも、それに基づいてどういう、例えば申し上げたような指標で、要するに指標が悪化したのかしないのか。

○中条主査 増えたら、もし仮に指標が悪化するとします。それは私たちは認めていないんだけど、仮にそうだと、それは御当局の御見解がそうなので、仮にそうだと、増やすと悪くなるのですよね。だから増やしてはいけません。しかし、今まではだれでも参入ができたのに、新規の人だけを増やしてはいけないということですよ。そういうことではないですか。だから、置き換えるということをやらないとおかしいではないですか。今100台マーケットにいます、それを増やしてはいけないと今お考えになっているとする。100台にとどめるときには、当然のことながら、より優秀なものから順番に選んでいって100台を選ぶべきではないですか。なぜ既得権を持っている人に対してだけ権利を与えるのですか。

つまり、単純な話、今A社が100台持っていて市場にA社しかいないとします。増車はいけません、新規参入もいけませんということをやるとした場合、A社の100台を認めるのですか。100台という形で、それ以上は増やしてはいけませんというのであるならば、その100台を全部、例えば競争入札にかけるなどすれば、新規参入の人が20台取るかもしれないですね。そういうことをやらないとだめではないですかということをおっしゃっています。今マーケットに入っている人だけが既得権を行使するというやり方は、望ましくないのではないかと。

○奥田課長 私ども車が増えるという事象に関して、新規参入ということと増車ということを区別して考えてはおりません、先生が新規参入を止めるとおっしゃるのは。

○中条主査 だから、新規参入者が20台増やすのも既存の会社が20台増やすのも、それは同じように扱いますよという、そこはわかりますよ。今いる100台です。これは当然、それ以上増やしてはいけないと台数を規制するのであるならば、今もし台数規制がない状態ですと、新規参入が起こってきて、これが例えば120台になりました。そうすると、その20台が優秀であるならば、長期的に考えれば、もとい100台のうちの20台は撤退しなければいけないわけです。それで効率化が行われるわけではないですか。それをなぜやらないのですかということをおっしゃっている。

○奥田課長 それは、まさに需給調整そのものではないですか、先生。市場に我々が100台が適切と考える。20台いいのが来たね。だったら、悪いのを見つけて、ではこの20出して20入れる、そういうことですよ。

○中条主査 そうそう、それをやらざるを得なくなるではないですかということですよ。今ある100台はいいのですかという話。だから、安全上の基準は必ず守らせませよ、けれども、台数に

については増やしてはいけないということは言いませんということであるならば、それだったら、それは新しく入ってくる20台についても、それから既存の会社が増やす20台についても、既存の会社が今持っている100台についても、全部同じ安全基準でもって、基準から外れるものはだめよというわけですね。

○奥田課長 それについて言いますと、これも釈迦に説法で恐縮ですが、参考資料の16ページ、また、これは区域ごとの話、16ページの左手の方です。結局、車が増える、需要が減る、両方それが起こる、いろいろなケースがあると思うんですが、いわゆる主要なマーカーみたいなものですけれども、まず1つあるのは、日車実車キロがどうなっているかということだと思うんですね。その日車実車キロが減ることによって、例えば事故率がどうなっているかというようなことを勘案して、その区域について措置を講じるかどうかということをお判断しようと基本的には考えているわけです。

ですから、例えばこの右側の福山とか北勢とか知多とか、こういうところは多分何もする必要はないんですね。何もしようと考えていません。ただ、仙台とか青森みたいに、日車実車キロが規制緩和前に比べて3割も減ると、やはり、これはちょっと車を減らさないと、労働条件とかそういうものの悪化で安全性とか、実際事故率が上がったりということが起こる、そういったことはいかんということで措置を講じようということなんです。

では、そういう措置を講じる区域について、例えば100台が適正だと思っていた区域に、例えて言えば120台になってしまっていたと。これが120台になった結果、このマーカーが悪化して、何かしなければいかんというときには、先生もおっしゃったように、まず減車を促したりするわけですね。減車を促しつつ、一方、優良事業者の場合には、参入をそこでばしっと止めてしまうのはいかなものかという気もしますので。ただ、そのときに今までと同じ要件で入れていると結局同じことですね。なので少しチェックを、例えば運行管理体制がしっかりしているか、労働条件をきちんとやっているのか、どういう事業構造の改善をしたんだとか、そういうことをチェックをして、厳選して入れつつ、不良といいますか、ちょっと言葉は悪いですがけれども、それについては退出を促して、このマーカーが改善されてよくなればその措置は終わり、例えばそういうことです。

○中条主査 途中まではそれでいいのですよ。要するに、おかしなことをやっている会社は既存のものであっても出て行ってもらいますよと。それから新規参入を求めているところでも、きちんとしなかったら入れませんよと、その際、安全上の基準だけで見ますよと。それならそれでいいです。その結果として、台数が増えたら、それはそれでいいではないですかというのが私たちの考えです。

それを、そのときに台数を制限しなければいけないというときに、台数を制限するに当たって、安全基準を、台数、例えば、やはりどこかに適正みたいなものがないと本当はこれは議論できないですけども、もっと減らさなければいけないとお考えになったときに、安全基準を満たしているところがその台数以上だったらどうされるのですかということですよ。

○奥田課長 安全基準を満たしているところ。

○中条主査 きちんと満たしているものが今100台あって、100台は多過ぎるという状況であるとして、しかし安全基準を満たしているところが、全部の車が安全基準を満たしていて、新規参入したいというところも安全基準をきちんと満たしていたらどうされるのですかということですよ。そこで台数を制限すると、これはまさに需給調整規制ですよという話です。これは明確な話ではないですか。安全基準をきちんと守っているのだったら、別に台数についてはもう見ないよというのが本来の話なのに、なぜそこで台数を制限されるのかと。もしそうやって台数を制限されるのであるならば、より有能なものが残るようなことを考えなければいけないではないですかということをお願いしています。

○奥田課長 例えば、なぜ台数規制をするかということについては、お手元に7月11日付「緊急調整地域の指定等について」というものがありまして、その2ページ、これは緊急調整地域ですけども、これは今も法律上の措置として新規参入・増車を一切認めない地区ということで仙台が指定されておりますが、結局、さっきのマーカールではないですが、1日1車当たりの実車キロ営業が連続して減少でありますとか、その減少率が著しく大きいとか、車両数がそれにもかかわらず増え続けているとか、事故が他地域に比べて多いといったようなところについて基本的には対応しなければいかんだろうと思っているわけですが、おっしゃるとおり、今はそれを止めるだけです、先生。

○中条主査 それおかしいですよ。

○奥田課長 止めるだけなので、今回、結局そういった問題点を解消するためには、やはり減車措置、悪質事業者の退出とか、その中での減車といったようなことを私ども促していく必要があるというのが、この文書に書いてあることです。

○中条主査 悪質事業者が減車するかどうかは別として、その悪質事業者にきちんと罰則をかけて、それから基準を守らせるようにすることが大事なのであって、結果として台数が減るかもしれませんけれども、台数を減らすということで対応するのはおかしいでしょう。結果として台数が減るということは、それは結構ですが。全くロジックが逆ではないですか。

ちょっとほかのことがありますので、またそれも御検討ください。

それで、この7月11日通達の、法的な根拠といえますか、これはさっき御説明いただいたのですが、基本的に言えば、要するに、行政組織法で行政指導が一応できることになっているわけですから、それでおやりになったということですよ。そう考えていいですか。それ以外に特に根拠法令がありますか。

○奥田課長 今回、地域指定をした場合には、例えば構造改善計画というものを自主的につくって、これは当たり前のことですけれども、経営者が輸送需要の減少への歯止めですとか、新規需要の掘り起こしをなささい、もっと努力しなさい、もしくは、労働条件等についてもしっかり守られているかどうか見させてもらうというところは、行政指導ということでやらせていただいています。あとは、例えば届出を何日前にするとか、監査を我々が処分前にやるかどうかとか、そういったものはきちんと道路運送法の根拠に基づいて実施しているということでもありますので、いわゆる指導的な行政計画をつくりなさい、労働条件に関する計画をつくりなさい。

○中条主査 要するに、これは。

○奥田課長 それは法的な根拠です。法律上もそうです。現行の道路運送法第8条に基づいています。

○中条主査 第8条の指定要件ですか。そうすると、私たちが、国土交通省がこういう行動をお取りになるのはけしからんともし法的に言うとするならば、この道路運送法の第8条を変えないとだめだということになるわけですね。

○奥田課長 私ども数値基準に基づいて規定をしておりますので。

○中条主査 わかりました。

それから、そうすると行政手続法に基づいて、さっきいただいたこの紙ですけれども、⑤のところで増車見合わせ勧告、減車勧告というのは、行政手続法第2条第6号によるものだと書いてありますけれども、そうではなくて。

○奥田課長 先生、ちょっと話が複雑ですけれども、4ページをごらんいただいていたいいでしょうか。緊急調整措置というのは、法律に基づいて指定しまして、新規参入も増車も一切止める、そこまでなんですが、そういう措置なんですが、それに至らないまでも、先ほど申し上げたマーカの監視といいますか、そういったことをしなければならぬというところについて、私ども今申し上げた行政手続法とか道路運送法の根拠に基づいて監視をしているというのはこの措置でございます。

それで何をしているかという、まず1番のタクシー事業の構造改善のための計画的措置、これは今回新たに求めましたけれども、自主努力をしてもらうということについては、経営改善努力を事業者自らやりなさいということで行政指導をしたということでございます。

それから、2番目の供給過剰対策は増車と新規参入と分けてやっておりますけれども、例えば現在、通常増車であると1週間前に届けばいいのですが、要監視地域なのでこれを60日前に届け出てもらって、その60日の間に、私ども監査を行う権限を持っておりますので、行って、要するに過去いろいろな違反をしていないかとか、あとドライバーを確保しているのか。ドライバーを確保しないまま車だけ増やす人もいますものから、それはおかしいでしょう。あと、既存の車が車庫に遊んでいるのに増やせるうちに増やしておきたいな、そういうものもありますので、既存の車の稼働率が低ければ、この増車は要らないのではないですかということを指導します。

ただし、これは届出でございますので、だめとは言えません。我々、今の法制度では止められません。なので、それを無視してという言葉は悪いですが、増車に踏み切られたという場合については、一応減車勧告、これも行政指導なんです、行政指導をします。でも、減車勧告をしても、これでも別に法的な拘束力とか強制力がございませんので、そうやって更に増車を強行された場合には、では、また監査させていただこうかというような形でやっているのが、これがその紙の説明でございます。

○中条主査 勧告されて、それを破ろうというのは私ぐらいなもので、そうそうできないと思いますよ。そこはちょっと行政指導一般の話として置くとして、道路運送法上、その8条の方の緊

急調整地域は、要するにここで増車、減車についての指示もできるとなっていたのでしょうか。道路運送法8条自体が。

○奥田課長 止めるだけです。

○中条主査 止める際の条件というのはあるのでしょうか。どうやって判断されてるのでしょうか。

○奥田課長 判断というか。発動はこの通知基準で書いています指定要件で、私どもの判断です。

○中条主査 これはこんな細かいことまで書いてありましたか。

○奥田課長 これは通達です。法律の解釈として。

○中条主査 これは法律の解釈ですよ。だから、法律の解釈としてこういうことまでできるのですか。どういう視点からお考えになったんですか。その法律の解釈でいろいろできるとなれば、いっぱいいろいろできますから。

○奥田課長 私どもとしても、これが結局、政令、省令に要件については委任されておらず、ただ、片やこういう強権的な措置を発動するときに、対外的に何ら運用方針を示さないということ自体が逆に問題だと考えますので、それはきちんと行政通達ということで世の中に示して、それに基づいてやっております。

○中条主査 それは当然です。ここまでやってもいいとお考えになった、この基準でもって発動してもいいとお考えになった理由といいますか、そこはどういう点ですか。つまり、この基準までやってもいいと何らかの基準が省内にはあるのですか。ここまではできるとか、ここまではできない、これはできないとか、そういう基準はあるわけですか。それともケース・バイ・ケースでお考えになるのですか。

○奥田課長 省内で、例えば局長通達を出すについて何か横並びの指針的なものがあるのかと。それは、やはり各局に委ねられておりますので、省内という意味では、先生、これは釈迦に説法ですけれども、省令以上だと、当然、官房の審査がありますが、これは、法律上の授権はないので、それはやはり私ども、これを運用する局として、ここまで行けばこれはもう止めないと、仙台とか、過去に沖縄もやりましたけれども、大変なことになっているなというところは、指定できるような要件を設計させていただいたということです。

○中条主査 そうすると、簡単に言えば、局長さんがだれか次第でこの内容は変わる。そんなことはないのでしょうか。

○奥田課長 これは、そういうことはありません。

○中条主査 それは局の中で御検討されて、ここまではできると判断されるわけですね。判断されるのは局ですよ。局自体が判断されるということですね。それを外部から何らかの形で意見を求めることはないということですね。

○阿部企画官 この緊急調整措置については、今申し上げたとおりで、法律上は、供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合であって、当該供給輸送力が更に増加することにより、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難になるおそれがあると認めるときは指定する、こういうふうに書いてありまして、この考え方の基準がこういう今の要件になっていると

いう考え方です。

その指定手続に当たっては、これは運輸審議会という我々の諮問組織がありますが、そこにかけることになっていまして、その際は、この要件も含めてやっていただきますので、必ずしも自交局内だけで勝手に決めているわけではないという点は御理解いただきたい。

○中条主査 運輸審議会では、これについて異論はなかったのでしょうか。

○阿部企画官 これは平成14年からできた制度ですけれども、その間ずっといろいろな議論を重ねた結果、こういう今の基準になっているということでございます。

○中条主査 これは運輸審議会を経て、一応基準になっている。だから、これが基準であると考えてよろしいですね。局内で設定しておられる基準であると考えて。

○奥田課長 局内で設定し、かつ運輸審議会等の第三者機関。

○中条主査 ですから、そうすると、話がもとに戻るんですけども、道路運送法上の8条を変えるという話ではなくても、外部の組織としては、この基準がおかしいではないですかということをお指摘することはできるということですよ。

○奥田課長 はい。

○中条主査 わかりました。

お約束の時間が来てしまいましたので、事務局の方で何か御質問とか。

○吉田参事官 事実関係を確認させていただいてよろしいですか。通達の文言に、8条というのは極めて権利制限性が強いということで通達に明示されてございますが、今回の措置も、そういった意味で言うと、権利制限性が強いという御認識でいるということですよ。

○奥田課長 今回の措置というのは、特定特別監視地域のことでですか。

○吉田参事官 ええ。

○奥田課長 権利制限性といいますか、先ほど申し上げましたように、これは、参入を止めたり増車できなくするものではありませんので、そういった著しい供給過剰が生じている地域について、そういったものの更なる悪化を未然防止するという趣旨でやっているものでありますので、何だか過剰な規制をしているとかという認識はありません。

○吉田参事官 権利制限もしていない、権利制限性を有しているとも認識されていない。

○奥田課長 法律で、それはできないと思っています。

○吉田参事官 権利は制限していないと思っているということで本当によろしいですか。よろしいですか。私人の権利を制限していない。

○奥田課長 制限していないと考えてます。

○中条主査 制限していないということですよ。はい、ありがとうございました。

○吉田参事官 それから、ここで行政指導と書いてあるものについては、個別作用法に根拠を有していない措置であると認識してよろしいですよ。行政手続法が根拠だということは、国土交通省の個別作用法に根拠がある措置ではないということですよ。道路運送法とかそういうような個別の法律によって根拠があるというものでないと思っております。

○奥田課長 構造改善計画ですよ。

○吉田参事官 はい、ここで行政指導と書いてある部分です。

それから、この道路運送法が根拠だと書いてあるものについて言えば、先ほど御説明がございましたが、法律からの直接の授権があるものではないという理解でよろしいですね。

○奥田課長 授権があるというのはどういうことですか。

○吉田参事官 法律に基づいて政令、省令でその基準を定めるとかですね。

○奥田課長 そうなっていないのですが、運用についての基準はきちんと示す必要があるということで、私ども示しているということです。

○吉田参事官 例えば6条の許可基準なんかであるんですけども、これは、一般形は、やはり通達で定めておられるんですか。

○阿部企画官 そうですね。6条のこの基準を踏まえた我々の許可の具体的な考え方は通達で定めております。

○吉田参事官 それから、真に必要な増車とか所要の体制を整えて新規参入が抑制される、抑制するような意図はないですという意図表明はあったのですが、今回の措置で抑制されないのだからという担保というかその見込みというのは、何ををもってされるのでしょうか。真に必要な増車とか所要の体制を整えた新規参入、例えば、所要の体制を整えても、いままで20台で参入できたところが、40台に引き上げたら、20台しか車を持っていない人は新規参入が抑制されることになり得るのではないかという気がするんですが、何ををもって真に必要な増車や所要の体制を整えた新規参入が抑制されることがないとおっしゃられるのか、その根拠または背景というのはどういうことなのでしょうか。すみません、そこは御説明の中でわからなかったところなのですが。

というのは、今、規制の効果分析というのをきちんとやりましょうとなっております。そういった意味で、今回、通達ということではございますが、基本的には、私人の行為に極めて大きな影響を及ぼし得る規制ということでございますので、そこら辺の効果というものを分析されているに違いないと思っておるのですが、影響を及ぼすことはないのだとおっしゃられるところの根拠は何でございませうか。

○中条主査 その点は、時間の関係もございませうので、改めて御回答いただいてもよろしいですか。

○吉田参事官 すみません、1点。先ほど、審議会で何か今回の通達は御議論されたということですが、それは事実でございませうか。8条に緊急調整地域について審議会で御議論されてきたという経緯はあるのかもしれないですが、今回の改正した行政通達、特定特別監視地域について、この内容でいいんだ、どうなんだというものについて審議会で御議論はされたのでしょうか。

○阿部企画官 特定特別監視地域は、手続上、運輸審議会を経るようなものではございませうので、そこでの議論は経ていませう。

○吉田参事官 だから、この2番目のものと3番目のものについては、ここの中身については、審議会の議論も経ていないということでもよろしいですね。だから、入れているのは8条についての措置だけだということですね。ということは、もう局の中だけの議論だと。先ほど先生がおっしゃられたことで言うと、第三者の意見も聞いていないということでもよろしいですね。

○阿部企画官　そうですね。

○中条主査　作業部会での議論はされていないんですか。

○奥田課長　作業部会ではしていませんが、緊急調整措置については運輸審議会でも御議論いただいておりますので、一応御説明をしております。ただ、諮問、答申ということは義務付けられておりません。

○中条主査　長時間ありがとうございました。今、事務局から質問がありました中で、今日はちょっとお聞きできなかった点について、後でお答えいただけたらと思います。それから、規制緩和のプラスの面、これも当然考えて我々はやらなければいけないわけですから、それについては当会議としてもやっていくつもりですけれども、是非国土交通省さんとしてもやっていただきたい。規制緩和のプラスの面についての御意見も是非別途伺いできればと思っております。今後とも議論を深めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

今日はありがとうございました。