



りやすくするために小型車は 640 円、中型車は 660 円という形で深夜割増しなしで統一しました。これによってお客様の評価は非常に高くなりました。アシストは深夜になると安いという事がわかりやすいと評判を得てお客様が非常に増えました。

平成 20 年 5 月に、当社の方も燃料が高騰しまして、ある程度の余裕を持たなければいけないという意味で、初乗り 700 円で深夜割増しなしで統一して現在に至っております。

平成 13 年に 39 台だった車両が平成 20 年現在では 224 台ということで、平成 14 年に規制緩和というものが行われたわけですけれども、平成 14 年以降に 185 台の車両を増車して現在 4 営業所で運営しております。

「特別監視地域」に関してですけれども、今回指定を受けた東京・武三地区、私どもの営業している地域なのですが、こちらの方は現在いろいろなタクシー会社が存在してしまっていて、タクシーが同一サービスではなくなってきている状態です。名前を出してしまうと、アシストのほかにも東京 MK さんですとか、ハロー・トーキョーさんですとか、エコタクシーさんですとか、いろいろなサービスを展開している会社が増えてきております。それによっての格差が生まれている状況の中で、今回この特別監視地域になってしまうということは非常にアシストとしてはいい状態ではないという判断をせざるを得ないと思います。

特別監視地域に関してのベースとなったのが、交通政策審議会のワーキンググループでの御意見というものが大きかったかと思いますが、メンバーの方を見させていただくと専門委員として各業界団体の方ですとか、個人タクシー組合さんなどが入っていたんですが、そういう方たちが実際のところ規制緩和によって自社のオリジナリティを出すとか、そういうことをやってきていないのでは無いかと我々と思います。その人たちが苦しいからという事で、では規制をかけましょうという話は非常に我々としても納得がいかないという状態です。

実際のところ、法人タクシーを運営する上で、これは公式なデータではないのですが、30 台くらい保有していないと利益が出ないというのがタクシー業界の常識となっております。そういう中で、新規参入を 10 台から認めるというルールの中で何とか 30 台まで頑張って増やして利益をこれから出そうという会社が再規制をかけられてしまうと、新規で動き出した会社がつぶれるという事態が続出すると思います。

私の所属している営業所が江東区の潮見にあるのですが、その営業所のすぐ横にあるタクシー会社がこの間 10 台で発足したばかりです。すごく志の高い会社で、多分日本一のサービスをという感じの志でできた会社ですが、今回の再規制で増車ができなくなると志半ばで折れてしまうかなと感じます。

何のために再規制するかというと、結局タクシー業界を守るという意味だと思いますが、これではこれから伸びようとしているところをつぶして過去の遺物みたいな会社を守っているのが現状だと言えます。これは、市場原理としておかしいです。

歩合制に関する御質問がありましたけれども、タクシーの場合はまず一旦外に出るとだれも見えていない状態になるわけです。僕は一生懸命走りましたとドライバーさんが言っても、実際のところどこをどういうふうには走っているのか見えない状態の中で、見えてくるのは結局売上げで判断を

するしかない。そういう就業体系の中では歩合制というものがないと、判断基準はありません。歩合制が待遇悪化の要因であるのではないかということなのですが、歩合制自体は問題なく、逆に正当な労働報酬を得る上で乗務員の方達も都合がいい給与体系だと思います。

アシストの乗務員の方で歩合制を否定する声は聞いたことがありませんし、高い營收の方などを固定給にした場合大騒ぎになると感じます。

営業月報というのがこちらの方の資料にありますので、見ていただくとわかるのですが、当社の売上げは落ちておりません。それによって給料が非常に高い状態を保っております。特に営業月報の当社のメインである夜の方を見ていただきたいのですけれども、ここに書いてある売上げ数字というのは税抜き数字と言われるもので、右側の上の方から1位の方が144万1,000円、143万6,000円と、こういう数字が入っています。当社の場合は売上げの約63%が乗務員さんの給料となります。そう考えると、月給でトップの方などは80万を超えているようですし、真ん中辺の方でもやはり50万円を超えているような状態が続いています。これは、決して世の中で一般社員の方が取る収入としては悪くない状態だと思います。

○中条主査 これは、平均は最後のところで見ればよろしいんですか。

○新堂常務 最後のところですよ。77万4,000円というのが平均です。

○中条主査 これが1か月ですね。それで、そのうちの約60%から63%くらいが運転手さんのものになるという計算ですね。

○清澤広報担当 そのとおりです。

○中条主査 今いただいた資料の2ページ目の最後で、平均年収は430万円くらいだということですよけれども、これはほかの会社よりも高いと見てよろしいですか。

○新堂常務 この430万は一般の雑誌から取ったんですけども、東京のタクシー業界全体の平均年収ということですよ。

○中条主査 わかりました。では、どうぞお続けください。

○清澤広報担当 この430万円というのはほかのタクシー会社のものなのですよけれども、当社の場合もうちょっと上をいっているという状態ですよ。

○中条主査 そうですね。この平均から計算すると高いですね。

○清澤広報担当 この平均というか、給料が上がっているというのは、やはり当社独自の努力の結果と言えます。当社と直接契約の法人顧客というものがあるんですが、120社くらいあるんですが、こういうことを普通は一般のタクシーさんはまずやりません。顧客管理などは無線組合とかに所属して、無線組合の中でやってもらっています。無線組合は所属している会社の車両に配車するわけですが、当社の場合ですと、自社で営業をかけて自社の為に契約をしてくるので、必死ですよ。この効果というのは非常に大きいと思います。

参入規制についての御質問ですけども、参入・増車要件の引上げなどの方策は問題の解決にはならず、むしろ運転者の労働条件は更に悪化させる可能性があるかとアシストは考えます。更に、今後タクシー業界に就職しようとする人間の待遇悪化につながると考えます。

既にアシストでも起きています現象なのですよけれども、増車できなくなるとすると乗務員さんにと

って条件のいい会社、売上げが高いとか、お客様が多い、歩率が高い、その他休みが取りやすいとか、そういうふうな会社というのは乗務員さんがいっぱいになってしまうんです。アシストの場合でも昼勤務と夜勤務に分けているのですが、特に夜勤務がアシストの魅力なものですから、夜勤務の方は各営業所とも空き状態が少ない状態になっています。当社としてもそれを見込んでそろそろ増車をかけなければという状態で考えていたのですけれども、今回のことでストップがかかっているので、乗務員さんの入社予定はあるんですが、入社してきても乗る車がないのでは無いかという際どい状態になっています。

そういうふうな会社があるかと思えば、今まで営業努力を何もしなかった会社が募集をかけると、良い会社はいっぱい、仕方なくそこに入社する方という状況が出てくると思うんです。はっきり言って、稼働率が悪い会社とか、そういう会社というのはたくさんあるので、その募集に人が流れていくというのは、今まで動いていない車が動き出すという訳です。増車を止めたと言っても結局、街に走るタクシーの数は増えるのではないかと考えます。

その増えるというのは余り努力をしていなくてドライバーさんたちが入りたくないなと思うような会社でも仕方なく入社するという状態が生まれて、魅力がない会社、例えば歩合率が悪いですとか、車が余りよくないという会社でも稼働率が上がるということになってしまいます。お客様にとっても魅力のない会社の車がたくさん走り出すという状況はよいことではないと思うので、明らかに間違っていると思います。

アシストは、お客様に選ばれる会社と乗務員に選ばれる会社の両方を目指しております。お客様には低料金でいい車でいいサービスを提供し、乗務員には好条件、いい歩合率で仕事のしやすい環境、そのほかにも社員旅行を去年も今年も行いますが、去年は台湾、今年は香港と言うように乗務員の皆さんが普段余り行かないかなと思われる海外に会社が費用を全額負担して連れて行ってあげて、働く方達の世界感を広げてあげようと考えています。それによって得る色々な経験をサービスに生かしていただこうとしています。

そういうことをやっているのが人が集まって、だから増車する。それで、また人が集まっていっぱいになる。それで増車するということを繰り返してきて、平成 14 年から 185 台増やしたという状態なんですけれども、それによってお客様の数が少なくなってしまうと苦しくなったのでは意味がないので、営業マンが回ってチケット契約とか、無線配車本数等、そういうものを全部チェックして無線配車本数が台当たり何%所得している等データを見ながら増やしています。

「若い人が入ってこない」というのはタクシー業界の常識だと思うんですが、アシストの 2007 年、2008 年の入社状況の方を見ていただけるとわかるのですが、20 代から 30 代、40 代という方がメインでアシストの方に入社してきています。これで見ると、一番多いのは 40 歳ですね。基本的に 50 歳以上の方などは、現在タクシーをやっている方で既に技術を持っている方というのが多いのですが、やはり若い世代で教育という面からしっかりサポートしてあげないと不安な方も多いわけです。アシストの場合はそういうふうな面で教育に関してはしっかりと行っておりまして、20 歳、30 歳という、タクシーで言ったら、運転手さん若いねと言われるような世代が多く働いていて、逆にそれがメインになっているわけです。

タクシー業界の平均年齢は60歳を超えているということなのですが、逆にアシストの場合ですと60歳を超えた方は中心ではなくて、マイペースに安定してゆっくり仕事をしようよというムードになっております。

増車禁止の通達を出すのでしたら採用をやめろと通達するべきです。

安全性の低下ということを考えるのでしたら、60歳で二種免許の有効期限を切るとか、極端なことも資料で書いているんですけども、今タクシーが高齢者の受け皿的な存在だと言われているというのは、余りいいこととは言えなくて、当社にも60歳を超えている方はいて、そういう方は適時ミーティングを開いて状況把握をしております。細かい事故が起きた場合に本人に適齢講習というもののほかにも一般診断とか、そういうものが外部であるものですから、そういうものをどんどん活用して自分の弱点というものを覚えてもらう。それでもやはり限界がくる方に関しては、自分わかると言うんですけども、自分が限界だと思った場合には引退するという形になります。

そんなことで飛び飛びになってしまったんですけども、アシストは今回の再規制に関しては反対の姿勢でいきたいと思えます。先ほどの話と重なりますが、増車を止めるということは人が集まっている会社の成長を妨害をして、人が集まらない会社を助けるという事になります。これは行政が行うべきことではありません。

アシストに関しては今後の増車を含めて新営業所設立などを考えておりまして、運行管理者は今年だけでも9人増やしております。そのほかにも、営業所の土地がある程度めどがついた状態になっていて、本社のホームページにも出ているんですが、2008年度大田・品川地域に展開したいということがあったんですけども、このままではそういうふうなこともできないという状態にあります。

タクシーに関する規制の在り方についてということですが、下限割れ運賃、アシストが以前行いました500円タクシーのようにゾーン制運賃を更に割り込むようなことの認可が下りたのですから、上限突破運賃みたいなものがあったら面白いのではないかと思います。会社によっては、非常に高グレードの車両を使いたいとか、ただ、この料金ではちょっとできないという会社もあります。あとは、個人タクシーの資格に関しても10年は長過ぎる。実際に私の経歴の方を見ていただくとわかりますけれども、10年以上ドライバーをやっていました。この先、個人タクシーしかないかなと、そんなようなことも考えておりました。ただ、10年は長いのです。

それと、10年のほかにこちらにも書いたんですが、35歳未満のドライバーは10年経験があっても無事故無違反10年とか、いろいろ規制がかかって個人タクシーの試験すら受けられないということになっていて、若い人たちが夢を持ってない環境が今はあります。一般のタクシー会社も若いドライバーが入ってくると10年で、この人は個人になるんだろうなと、そこから先を育てようという意識は余りないです。

アシストのドライバーさんたちが皆、言っているんですけども、個人タクシーをやるよりもうちで働いていた方がいいよねと、こういうふうな意見が非常に多くあります。理由は個人タクシーの場合ですと車が壊れれば乗れなくなる。事故を起こせば乗れなくなるという状態ができるんですけども、法人タクシーですとそういう点で乗り換える車もあるし、安心なので、アシストにいた

方が仕事もしやすい。

今後はそういうタクシー会社が増えなければいけないと思います。それにはやはり法人タクシーの会社も私どもと同じような努力をしなければいけない。個人タクシーより、うちの方で働いていた方がいいよと言えるような会社になる努力をするためにも個人に将来なるか、このまま法人で頑張るかどちらかを同じライン上で選択できるぐらいな状態になれば、会社も乗務員さんに対していい条件を付けなければいけないなという意識になるとと思います。最初から、10年でこの人は個人になってしまうとあきらめるのではなくてですね。そうしないと、発展はしないと思います。

現状は若い世代の乗務員さんが生活環境を改善する給料を得るには個人タクシーしか無く、法人とどちらにしようかという選択状態にもなっていません。

○中条主査 ありがとうございます。大変明快にお話をいただきありがとうございます。基本的なことを申し上げれば、要するにいい会社、お客さんに選ばれる会社、お客さんに選ばれる運転手、それから運転手さんに選ばれる会社ですね。そういういい会社が伸びていくのを抑えるような規制は望ましくない。そして、いい運転手さんが育っていくような環境というものをちゃんとつくっていかなければいけないので、そのために不要な規制があるではないですかという話ですね。むしろ既得権を持っている人が結局、努力しないで既得権を維持していくというようなやり方ではまずいですよと。その具体的な例を出していただいて、大変参考になりました。

いくつかご質問したいのですが、最初に 500 円でお始めになろうとしたけれども、このときはまだ運賃の下限の規制が外されていなかったのがだめだったんですか。

○新堂常務 まず新規参入するに当たっては、実績がないために下限運賃の申請をすることができない。実績値を使って申請するものですから、そのためにゾーン制の一番下の 580 円で一旦タクシー業を始めて、実績をつくった後に 500 円で展開するという流れになりました。

○中条主査 そうすると、今でも例えば私がタクシー事業をやるときに 500 円というのをやろうとすると、同じ規制になっているんですか。

○新堂常務 多分、いきなりは始められないのではないかと思います。

○中条主査 今、業界の中で一番安い運賃でないと最初はだめだと。

○新堂常務 そうですね。ゾーンの一番安い料金で、今は 650 円です。

○中条主査 小型車と中型車と最初は別々の運賃にしておられたのをほぼ統一されたというのは、お客さんからすると小型を選びたいと思っていても流しのときにはなかなか選べないというようなことも原因の一つですか。

○新堂常務 今回の新しい料金改定の際に小型車、中型車という区分がなくなってしまって、普通車一本で統一ということが、国の方から出てきたものですから、そういう区分けでの申請はできない。

○中条主査 ただし、それは 700 円以下の運賃は当然付けられるわけですね。

○新堂常務 ただ、1つの会社で2つの料金体系は持てませんから。

○中条主査 なるほど、同じ会社の中で小型車は安くするというやり方は取れないということになるわけですね。そうすると、逆に今度はまさに高級車を使ってやるサービスと、それから普通のカ

ローラで使ってやるものと、2つ同じ会社では提供できないと。

○清澤広報担当 同一運賃でしたら可能ですが、運賃を変えてはできません。

○中条主査 お話を聞いた限りでいくと、やろうと思ったらやれるじゃないかという感じを持つのですが、何でずっと昔からやっているタクシー会社さんはそういうことをやろうとしないんですか。

○新堂常務 一番大きいのは、仲間意識です。無線組合で統一してあるとか、東旅協の支部自体でまとまっているとか、そういうことがあるので一人だけ飛び出すことができない。だから、若い経営者の方と話をしたときには、おまえのところはいいなとか、好き勝手にやっていいねとか、そういう話もあるんですけども、そういうアイデアを持っている方がいるはずなのに、それでもどうしても一歩踏み出せないというか、それは自分のおやじさん、自分が小さいころからいる周りの人たちが今は会長だ何だという状況になっているわけで、その人たちに頭が上がらないでしょうから、なかなか一人で始めることはできないんじゃないかと思います。

○中条主査 逆にというか、大手の既存の会社がそういう仲間意識でやる状況になっているところで、新しいことをやるとつぶされるとか、そういうことはないんですか。

○新堂常務 あるんじゃないかとは思いますが、多分我々の方には影響はないですから、そういう仲間意識というのは正直新規参入ですから、ないので。

○中条主査 あいつらは別物だというふうに分かれちゃう。

○新堂常務 アシストは別だという意識が多分強いというか、我々に関してはもういじりたくないと思うんです。彼らは別物だという扱いにしておいて、自分たちは自分たちでこういう仲間意識を持って一緒にやっていくというのが一番大きいと思います。

○清澤広報担当 タクシーの場合ですと情報がまわってくるのが難しいものですから、普通全然タクシー業界とは関係なかった方がタクシー会社を始めまして、では特別なことをやりましょうと言ってもなかなか難しい。規制の話とか、そういうことも情報がまわってこないです。

○中条主査 今の情報という点は、そういったIT関係のいろいろなシステムの情報だとか、規制についての細かい話だとか、そのほかにはどんなことがありますか。

○清澤広報担当 国土交通省さんへの申請とか、そういうこともいろいろ細かい情報がありますので、大体業界団体に入っている方はわからないことがあったら、「何々さん、わからないんですけども教えて」と、こういうふうな流れがあります。ですから、なかなか単一で業界の中で新しいことを始めようというのは情報がないと難しいと思います。

○中条主査 規制のことは何も知らない人間のような顔をして聞きますけれどもというか、あえて聞くと言ってもいいんですが、本来であるならばそれはどんな新規参入の人でもわかるようにさまざまな情報が、特に規制情報に関しては提供されていなければいけないはずですね。それがなかなか手に入らないというのは、要するにお役所に行きに行ってもわからないような情報があるということですか。

○新堂常務 規制があるとか、そのことすらわからないというのが現実にあります。例えば、7月31日の東京の東旅協での会合では、国土交通省の運輸局の人間が行って、協会加盟会社に向かって今回の通達についての説明会を開きます。東旅協に入っていない我々のような会社というのは、そ

れには参加することはできませんし、そもそも新聞の発表がないとそういう規制があること自体わかりません。運輸局というのは東旅協に一回情報を渡すので、その会員事業者には回ってきますけれども、我々には後から、こんなことがあったのかとか、そういうふうな状況が多いです。

○中条主査 お役所のホームページには当然そういうものは出されるわけですよ。

○新堂常務 ホームページも出たり出なかったりで、すべてが出るわけではないです。例えば輸送実績表というのを毎月出すんですけども、そのフォーマットが変わったことすら我々は何か月かたってから知ったとか、ホームページに出ているわけでもないですし、公示されているんだからと言われればそれまでですけども、毎日見に行くわけにもいきませんし、それすらわからないで情報が常に遅れていく。

○中条主査 官報では公示はされているけれども、なかなかそれを一々チェックするというのは非常に大変だということですね。

○新堂常務 そうですね。

○中条主査 新規参入の会社の方などを含めて、再規制には反対だというタクシー会社の方々もいらっしゃるのですが、そういった声というものを集めて御当局にお話をする機会というのはいないですか。あるいは、そういう動きというのはいないんですか。

○清澤広報担当 新規参入の人たちの中で新しいグループをつくるか、そういうものは聞いたことがないです。

○中条主査 既存の会社の方は東旅協がありますから、そこでその代表の人が審議会に行って話をする意見が反映されるわけですね。新規参入の人たちがまとまって声を出されるとか、そういうことは今のところはお考えになっていらっしゃらないんですか。

○清澤広報担当 各社ライバルと言えはライバルなものですから、それこそお仲間ではないんです。皆が手をつながないと何もできないという状態、この構造自体がちょっと問題かなと思うんですけども、競争社会というくらいなので、変な話、お互いに出し抜くじゃないですが、ここでやらなかったサービスをうちでやってやろうというふうな関係なものですから、そのところで手をつなぎ始めると既存の会社と同じことになってしまうのではないかと。

○中条主査 そうですね。わかりやすいですね。もう一度同じことの確認なんですけれども、今もし同じ会社の中で複数の運賃体系があってもいいよということになれば、小型車は安くするというような方針をおとりになりたいということですか。

○清澤広報担当 当社の場合は今、一番メインに置いているのはCO<sub>2</sub>の削減ということがありますので、それにはプリウス、ハイブリッド車の導入です。そうすると、ハイブリッド車の場合は3ナンバー車なので中型枠なんです。今はもう既に半分以上がそうですので、小型車だけではなくて中型枠でありながら燃費がいい。こちらの方をメインに置いています。

逆に小型車と言ってもタクシーの場合はすごく細かい規制があって、バンパーのこのぐらいの幅が違おうと中型車と小型車で区切られてしまうんです。当社が扱っていた小型車というのもこのくらい小さい車でしたので、今それは中型として運行している。これは将来的にはどんどんなくしていくという感じですか。ですから、小型で安い運賃でというよりは、環境に優しい上で特に深夜、営

業効率のいい時間帯にお客様に安い料金でという方が、より魅力的でわかりやすいかなと。

○中条主査 今、流しの比率と、無線というか、最初から予約とか法人で契約をしておられるというお話でしたけれども、その比率はどれぐらいでございましょうか。

○新堂常務 深夜帯での12%くらいが迎車というか、無線です。これは回数だけの問題で、金額になるともっとかなり大きくなってしまおうかと思えます。

○中条主査 よく言われる話は、流しだとタクシーの場合には、どうしても最初に来た車に手を挙げてしまうから会社を選べないという議論があるんですけども、一方でこれだけ車が増えてきますと、最初に来たものが気に入らなければパスして次の車を待ってもどんどん来てくれますから、私などはそういうことをよくやりますし、ある程度選べるんじゃないかなという気もするんですけども、その辺はどういうふうにお考えになっていますか。

○新堂常務 タクシーを選べないという既存業者の方がよくいるんですけども、実際にその努力をしていないからどういうシーンで選ばれるとか、選ばれないとか、そのイメージがわからないと思うんです。確かに、ぼつんと立っているところに1台しか来なければ、そのタクシーは選べないと思えます。ただ、夜の繁華街や複数来たときには当然選べる環境というのが生まれると思えます。

我々は何をしたいかという、その選ばれる状況が生まれたときに選んでほしい。1台しか来なかったときに選んでくれという話は無理なので、選べる環境の中で選ばれるということを目指しているのであって、常に我々の車に乗ってくれ、常に我々が選ばれるためにということを考えているわけではありません。山の上に自動販売機があったらそこでしかジュースは買えないじゃないですか。でも、駅に行けば自動販売機もあればキヨスクもあって、どこでジュースを買おうが自由じゃないですか。そういうときに我々を選んでもらうということを目指しています。

○中条主査 そういう選ばれる状況のところでは選ばれるものがあれば、やはり選ばれない人もいるわけで、選ばれないところはやはり努力して選ばれるようにならなければいけないという改善の圧力が働く。そういう部分は十分にあるよということですね。だから、全く選択をお客さんの方ができないような状況ももちろんあるかもしれないけれども、お客さんの方が選ぶことができるケースというのも結構あります。その中でいい会社が選ばれて生き残っていく。そういうメカニズムはある程度働きますというふうに理解してよろしいですか。

○新堂常務 今でも働いていると思えます。だからこそ黒い車が実際に増えてきているわけで、つまり選ばれないよ、選ばれないよと言っている既存業者でさえ、実は黒い車を入れて選ばれようとしている状況があるわけじゃないですか。

○事務局 今の関連でよろしいですか。今、選ばれる環境がある場合には選ばれるようになりたい。選べる環境というのは非常に混雑した繁華街とか、駅前とかになってくると思うんですけども、そういうところに車がないといけないわけですね。そこに車が入っていくためにいろいろな規制とか実はあつたりするんですか。私も車を選びたいと思うときにいないと、一応その隠れ場所を知っているわけじゃないですか。ここのタクシーさんはこの辺にたむろしているとか、そういうふうを選んだりするんですけども、その辺は何か目に見えない規制みたいなものはあるんですか。

○新堂常務 規制は条件付きの規制ぐらいで、実際の規制はないです。ただ、ここは個人タクシー

が何となく暗黙の了解で固まっているよとか。

○事務局 そこは暗黙でテリトリーが決まっているんですか。

○新堂常務 そうですね。場所で決まっています。

○清澤広報担当 私がドライバーをやっていたときは、個人タクシーさんがすごく選ばれる状態になっていて、私たちドライバーは並んでいても後ろに並んでいる個人タクシーさんに乗っていかれてしまうというような状態になっていて、アシストに入社後はこの会社だったら個人に負けないんじゃないかと、わざと個人さんが並んでいる列に並ぶんです。そうすると、前から3台目とかに私がいると個人タクシーさんは皆、変な目で見るんです。何でこいつはここに並んでいるのだろうと。 そうなのですけれども、お客さんが、これは深夜割増しなしたとか、そういうのを見て個人さんの列の中から私を選んで乗ってくれるんです。これは非常に快感でしたね。

○中条主査 別にそこに並んでも構わないわけですね。構内などの乗り入れだと、いろいろ新規参入の会社は入れないとか、そういうのがあったりしますけれども。

○清澤広報担当 JRの敷地内とかはありますね。

○新堂常務 東京の場合はその辺はお金を払うのですけれども、我々なども東旅協さんとその部分だけではお付き合いをさせていただいていますので。

○中条主査 それでは、今日は本当に参考になるお話をお聞かせいただきましてありがとうございました。当たり前なことなんですけれども、こういうことをタクシー会社の皆さんが考えて競争してくださると大変いいことだと思いますが、なかなかそうはいかない状況がある。むしろ再規制をすることがその状況を、より悪くするということであるかと思います。

これからもいろいろと教えていただきたいこと等はあるかと思いますが、お忙しい中、大変恐縮ですが、是非よろしく願いをいたします。 今日はどうもありがとうございました。