

規制改革会議 重点事項推進委員会

運輸分野 公開討論後記者会見録

日時:平成20年9月29日(月) 11:42～12:19

場所:永田町合同庁舎1階 共用第1会議室

○中条主査 国交省の論点、それから、私どもの論点は一応、皆さん把握をしていただいていると思います。

その中で少し意外であったのは、国交省が、問題発生の理由は規制緩和のせいではないとおっしゃったところです。しかし、規制緩和のせいではないのだったら法律をさわる必要はないのではないかという話に当然なるわけですけれども、それ以外の理由でもって供給過剰が起こっているということであるならば、それはそれ以外の対応策を考えなければいけないので、台数を減らすということをやっても意味がないと思います。それから、勿論、労働条件の話については、決して労働者の方々のことを考えていないわけではなくて、それはタクシーについてだけで考えることなのかどうか。年間300万～400万円ぐらいの収入は安いのか、高いのかなどということを規制改革会議が言うべきことでは全くないわけでありますが、しかし、そこをもし政府がそれは安いと言うのであるならば、300万～400万円の年収の方についてはすべての人について対応をすべきであろう。そういうことを申し上げたかったということでもあります。

○福井委員 もう一つ強調しておきたいのは、やはりさっきお聞きした限りでは、行政指導で処分を加重する理由がわかりませんでした。ほかの行政庁でも余り聞いたことがないのです。詳しい理屈はお聞きしてみないとわかりませんが、法律には明確に書いてある要件を、行政指導という言わば国土交通省限りの基準に従ったか、従わなかったかで不利益に扱ったり、有利に取り扱ったりするというのは、行政手続法に照らしてかなり違法の疑いが濃厚でありまして、立法によらない立法行為を単独行政庁がやっているように見受けられたという点が本日の新しい発見でした。これについては具体的な法律論についてじっくりと国土交通省からお話をお聞きしないと聞いていますが、違法な通達である疑いは濃厚だという印象を持ちました。

○富山委員 私は産業再生機構時代に、タクシー会社やバス会社を間接的に持っていたものですから、再建に携わったこともあります。恐らく経済学的に総括をすると、需給調整機能を市場経済が持っているか、持っていないかのところが根本にあるのかなと今日の議論で思いました。少なくとも、国交省の論理立ては過剰供給が問題だというロジックだったので、需給調整機能を市場自身が持っているか、持っていないかという議論に私には聞こえました。

それで、その観点で申し上げますと、確かにタクシーやバスだけではなくてホテルなどもそうなんですけど、先行固定投資型のサービス業の場合に、限界的な費用といいますか、限界固定費が余り大きくないものですから、要は置いておくよりは稼働させてしまえという動機づけが働きやすいので、なかなか退出が起きないということが事業経済性としては起き得ます。

ただ、これは実は、だから参入規制が正しいということにはならなくて、むしろ市場のルールや、

あるいは行政官庁の行為規制の在り方として、どうやったら悪貨を早目に淘汰させるようなメカニズムを用意するかという問題です。実はタクシー事業は、もともと、そういう性格づけを持っていますので、かつ、労働人件比率が高いですから、どちらかというところ、確かに労働者を収奪する誘惑というものが強く働きやすい産業でもあります。

ただ、この問題は別に参入規制をしても事業特性が変わるわけではないので同じ問題があつて、実は参入規制をしたからといって、さっき言った悪貨が淘汰されて退出が起きにくいという構造は全然変わりがないので、参入規制して、台数規制をかけたからといって、悪貨が良貨に変わるかといいますと、その辺の理屈づけは、割と今日はずっと聞くことに徹して聞いていたんですが、その辺のロジックは全く一度もなかったもので、正直言って、事業をやっていた実感として、私はやはりエムケイさんの感覚に近いです。

何だかなという経営者が確かに少なからずいる業界でありますので、参入規制を強化するということは、むしろ何だかなという経営者を結果的には楽にすること。彼らはほっとするはず。そうすると、それでは、彼らがそこで急に心を入れ替えて良貨になるかといいますと、あるいは運転手さんも、それだけでだめだった運転手さんがすばらしい運転手になるかといいますと、余りそんな感じはしなくて、むしろ私自身の悪夢としては、バブルの時代にまだ規制があったころですね。1980年代に、それこそ東京で女性が夜11時過ぎに手を挙げてもタクシーは止まってくれなかったです。あと、年寄りが独りで大きな通りでタクシーを拾うのは大変で、なかなか止まってくれないんです。そういった時代があったことも事実なので、実は、今はほとんどそういうことはなくなりました。それは勿論、タクシー事業会社の御努力の問題もあると思うのですが、やはり何だかんだ言って競争が激しくなったから、そういうことができなくなったのだろうという気もしています。

ですので、この辺は私自身もまだちゃんと分析していませんけれども、くどいようですが、参入規制をかけることが、今、言われている多くの問題の解決になるかというところ、それは疑問ですし、もし、悪貨をちゃんと駆逐するというのであれば、それは行為規制を強化するなり、行為規制のペナルティーをもっと厳罰にしてもいいような気がします。

だから、これもやっていた実感からすると、やはり、確かに真面目にやっている人がばかを見るようなところが今の行為規制の実態としては、安全性の問題にしても、運転手教育の問題にしても、いろいろありました。それでは、なぜばかを見るかといいますと、やっていない人が何か起きたときに、今はそれこそワンストライクアウトみたいな厳しいものではないですね。そこまで厳しくはないんです。ですから、本来、規制論を論じるのであれば違うところにあるような気が、今日の議論の印象では私はしています。

○中条主査 ありがとうございます。御質問等々はございますでしょうか。どうぞ。

○記者 国交省側の理論として、なかなか悪貨を駆逐するシステムは難しいので、入り口のところでそれを止めたいという論理があるように見えるのですが、規制改革会議として、悪貨を駆逐する手法としても、こういう手法であれば働くのではないかみたいなものが皆さんの中でおありだったら御披露いただければと思います。

○中条主査 その点については、具体的に、今、行われている行為規制を更にこのように厳しくす

るとか、このようにシステムを変えるとか、あるいは逆に緩やかにするとか、いろいろあるかと思うんですが、その点について、具体的にまだ検討しているわけではありません。

ただし、我々の議論の立て方は、要するに安全や労働の問題を改善するのに、需給調整規制を元に戻す、あるいは新規参入を規制して台数を減らすというやり方は効果がないということで、だから、そういう手段は取るべきではないというところに重点があるとお考えいただければと思います。○福井委員 補足しますと、重要なことの1つは、さっきいみじくも議長が会議の中で言いましたように、安全率について情報開示させることなのです。車体に、この車なり、あるいはこの会社の先月の事故件数は何件ですという表示を義務付ける方がよほど素直な事故対策です。すると、そんな危ないタクシーには乗らなくなるでしょうから、みんな気をつけるようになる。逆に言えば、事故の問題や、あるいはタクシードライバーの労働条件の問題にしても、この会社の運転手さんはどれぐらい過酷な労働条件で働かされていますということが運転手の予備軍にもわかりますし、顧客にもわかるというふうにしていけば、こんなひどい労働者の使い方をしているタクシーには乗らない方がいいと顧客だって判断しますから、逆に待遇改善するようなインセンティブが湧く。

本来やるべきは、要するに痛いところといいますか、病理があるところに効く薬を塗るとか、あるいはそこを手術することなのに、台数の調整とか参入規制という、風が吹けばおけ屋がもうかるのような、因果関係がなくて、思いつきみたいなところでやるのは全然効いていない。やるのなら、むしろ患部に対して手当てしろ。そちらが決定的に欠けています。

○中条主査 多分、思いつきではなくて、目的は、富山さんがおっしゃるような別のところにあるのではないかと推測します。私は、実はレストランを経営していましたけれども、とても立ち行かなくなってリタイアしました。もし、レストランについて店舗数の規制というものを経産省がかけてくれば、それは大変ありがたかったわけであります（笑）。

多分、目的は違うところにあるんでしょう。ただし、それは我々がそのように推測しているだけの話であります。

○福井委員 もう一つ、関連して言えば、今日もいらっしゃっていましたが、事業者団体が参入台数制限をしましようということを取り決めたら、これは独禁法違反です。政府が法律でやったら、たまたま違法性阻却ですので、言わば政府の力を借りたカルテルづくりであるという見方もできると思います。

○記者 規制の種類といいますか、経済的規制と社会的規制ということで大きく2つに分かれるということで議論がこれまであって、経済的規制については廃止しましようということで、タクシーもそうなっているんですね。

それで、今、国交省サイドとしても、安全という観点で、社会的規制の一環として、今の供給抑制策というものをやっておられるということなんですが、これは社会的規制としては不適切というふうにごらんになっておられるのかどうかです。

○中条主査 経済的規制と社会的規制を分けるという分け方がいいかどうかは別として、今、いわゆる安全上の問題が発生しているわけですが、その安全上の問題に対応するに当たって、道路運送法そのものをまた元に戻すとか、単に台数を規制する、新規参入を抑制するというやり方は効果が

ないということを申し上げたわけです。

勿論、さっき福井さんが例として挙げられたやり方がありますけれども、そういうものが効果的であるならば、そういう効果的な対応をすべきであるということです。

○記者 それで、今、お話を伺っていて、富山さんがおっしゃいましたけれども、窓口を常に空けておいても、退出、排除の規制を強化すべきではないかというお考えなんですか。

○中条主査 それは安全上の基準を満たさないものについては、退出してください、安全上の基準を満たしているものについては、どんどん新規参入してください、そういう対応でやるべき話ですねということです。

○富山委員 ペナルティーの部分もあるでしょうし、今、福井先生が言われたような、ある種、市場経済の中でそういうものが開示されて、だから、あめとむちの両方を使える、ルールのデザインとして、どういうふうにすれば悪貨がスムーズに淘汰されるようにできるんですかということを実際に議論すべきであって、入り口ではなくて、多分、出口のインセンティブデザインのような気がします。そこがそういう視点で、必ずしも今のこの分野の市場制度というものは、タクシーに限らずバスなどでもそうなんですけれども、そういう観点では余り上手に設計されていないんです。

変な話、これは暴論になってしまうかもしれませんが、例えば行政コストがすごく上がるという議論をするんですけれども、本来、インセンティブデザインという観点からすれば、それはいちいち、行政が警察官をいっぱい増やしてやるというのは本来正しい姿ではなくて、一般予防というものは本来は悪いことをした方が得か、損かという判断で個人が予防していくというのが一般予防の考え方ですね。刑法などでもそうなんですけれども。だとすれば、例えば発覚する確率とかそういうものも含めて、合わないペナルティー、例えば罰則や課徴金をデザインすればいいわけです。

そういった意味で言いますと、ひょっとすると、実際の今のどれだけつかまえてしまおうかという検挙率、あるいは発覚率との関係で言いますと、合理的なデザインになっていないのかもしれませんが、ですから、ほとんど欧米ではそういう観点で課徴金などをデザインする時代になっているから、今はEUなどだと談合などはものすごい課徴金になっていますけれども、日本の場合、まだそこまで進化していないので、そこはまだまだ進化する余地があると思っています。だから、そこをまず検討すべきであって、やはり入り口というものは、ある意味で一番迂遠かつ市場の機能を本来減殺するやり方なので、それは多分、本当の最終手段で考えるべきであって、順番が違うような気がします。

○記者 先ほどの本田局長は、運賃料金規制の問題で、それは今、まさに交通政策審議会のワーキンググループで御議論いただいているところでございますというような答弁もされておられたと思うんです。

それで、今日の公開討論の結果にかかわらず、国交省は国交省として、年末に出てくるであろう交政審ワーキンググループの答申に基づいて法律改正を準備するんだろうと思っておるんですけれども、結果として、言いつ放し、聞きつ放しで終わってしまって、ここでの公開討論の中身、規制緩和を徹底的に進めるべきであるということと、あるいは需給と現在起きている問題との間に因果関係が余りないんだという規制改革会議のお立場というものが、今後の国交省の施策にどのぐら

い反映していくための担保として、どんなふうにイメージしておられるのかということをお聞きできればと思います。

○中条主査 規制改革会議という組織は、当会議がこう決めたからそれで全部が決まるという組織ではないことは皆さん御承知のとおりだと思います。ですので、これからこちらの主張というものをいかに、この問題の場合には国交省に対して認めさせていくかということを考えていかなければいけないわけです。多分、そのプロセスをどうやっていくのかということをお尋ねになっているのであると思いますけれども、私たちとしては、ともかく、平成 14 年の前に戻るといようなことは断じて認めるべきではないと考えておりますから、その点については確固たる布陣を敷いて行って、それをつぶすということは当然考えます。それ以外の、幾つか、運賃の規制とか、営業区域の規制ということについても、これは勿論、更に進めてもらいたいと思いますが、これは新しい要求でありますので、そこについてはディスカッションをしながら、少しずつ進めていきたい。そのように考えています。

何といっても、こういうものについてどちらが正しいことを言っているのかということ、国民の皆さんに知っていただいて判断をしていただきたい。そのためには、皆さんにきちんと報道していただくことが一番大事です。皆さんが報道していただければ国民の関心も高まり、どちらがおかしなことを言っているのかが十分に判断できます。相対的にこういった問題は、完全にゼロイチの答えはなかなかないわけですが、相対的にどちらが正しいと考えているかということ、国民の皆さんに判断していただくこととなります。そうなれば世論というものが動いていきますので、そういう点でも、是非、きちんと報道していただきたい。

○草刈議長 ちょっと補足しますと、私が最後のごあいさつで言ったんですけれども、つまり、これで終わりではありません。まだ随分、考え方から含めて乖離が激しい。だから、それを詰めていきます。それで、変な法律改正はやらないと思っていますけれどもねと最後に言ったつもりなので、それはまさに、今、中条先生が言われたとおりのことを示唆して言ったつもりなんです。

ついでに言いますと、私が非常に違和感を感じたのは、タクシー業界というものはほかの事業とは違うんだ、これは特殊な世界ですということ、労働組合の人まで言われるんです。それは、それぞれの産業には特性があるわけです。ですから、それはその特性の中でどうやって対処していくかというのはありますけれども、やはり基本的な経営というもの、あるいは労使関係というものについては、何にもほかのところと変わるところはないわけです。いろんな、それに類するようなものもあるわけです。だから、タクシー業界だけが特別です。だから、国交省におんぶにだっこしたいのねというのはどう考えても論理的ではないというのは私はすごく感じていまして、やはり、この辺ぐらいしか国交省が牛耳れるところはないのか、かわいそうにという感じすら実はしたんです。

○中条主査 どうぞ。

○記者 タクシーの現状認識のところの確認なんですけれども、国交省の交政審の審議とかを取材しておりまして、大体、審議のトーンは、現状のタクシー事業そのものが非常にひずみが生じておるとい点では皆さん認識されておるんです。今日の皆さんのこの会議の御認識としては、タクシーの現状を、そういうひずみがある、どこか改善しなくてはいけないという点においては、そうい

う共通認識ということによろしいですか。

○中条主査 はい。それは皆さんの御意見もありますが、私はそう思っております。ただし、それがタクシー事業独自の問題ですかということが1つ。

それから、タクシー事業独自の問題であっても、それを台数規制という市場介入で対応すべき話ですかというところが一番言いたいところ。ひずみに対応しようとするのに、誤った対応策をやっても意味がないではないですかというのが私たちの基本的な考え方です。

○富山委員 過剰供給はいっぱいありますから、多分、小売だってまだ過剰供給ですし、多分、路線バスも過剰供給なところがいっぱいあると思うんです。公営バスを含めてそういうケースがいっぱいありますし、やはり人の命を運んでいるわけです。

あと、さっき言った固定費構造というものは、多分、旅館だってそうですし、いっぱいある話なので、旅館だって、ある意味で人の命を預かっているわけです。実際、火事で人が亡くなったりするわけですから、そこは私も聞いていて、正直、いろんな業種をやっているものですから、大体、どの人もみんなうちの業種だけは特殊だと言う方はどの業界に行っても多いんですけれども、余りそれを脱するすごく特別な議論をしているような、私も、例えば消防士の方は特別な仕事をしているという感じはしますし、自衛官や警察官の方はそう思いますけれども、その違いと比べると、違いの幅はすごく小さいような気がしました。

○中条主査 それから、過剰供給をどう定義するかということなんです。要するに新規参入があるということは、まだ需要に対して供給が少ないというふうにも見ることができるわけです。何で入ってくるのかといいますと、そこに限界的に利益があるから入ってくる。これが1つです。

もう一つは、利益があるだろうと推測して入ってくる。だめだったら退出するわけです。参入が増えていって、やはりもうからないから退出をしていく。ところが、利益が出てきて、そうするとまた新しい参入があるという、そういう繰り返しというものは当然あるわけです。こういう波というものはどんな産業でもあるんです。そういう範囲内のものではないかという考えがあります。

それから、供給過剰ということについての定義も幾つかあって、たとえば、飲食店は、多分、そのマーケットにいる者は供給過剰だと思っておられると思うんです。例えば自分で店を持っていて、自分の家、持ち物の店をやっている人が独りで営業をやっているなどというのはなかなか退出しないんです。でも、それは過剰供給ですか。それは違うわけです。それはそれぞれの産業によって、そういう費用構成の特性があって、なかなか退出しない事業もあるけれども、それは決して供給過剰というふうには呼ぶべきではないと私は思います。

○富山委員 10年前に3つの過剰と言っていましたね。債務の過剰、雇用の過剰、設備の過剰で、あれは、ほとんどの問題は言わば努力で解決していったわけです。当該業界がいろんな意味で努力をして解決していったわけで、要は、本来は市場の中で民間事業者が一生懸命努力をして解消していったわけです。あのとき、例えば鉄鋼業に参入規制しろという議論はなかったですね。小売業に参入規制しろという話もなかったし、製造業に参入規制しろという話もなかったし、あるいはさっき言った宿泊業に参入規制すべきだという議論もなかったです。私も過剰の解消の仕事をまさに産業再生機構でしていましたが、基本的にはこれはやはり、そこに関わる業界でやっている経

営者や市場経済の中の努力でやっていくのが本来の姿だと私は思います。もし、過剰があるんだとすればです。だから、くだいようですけれども、やはり参入規制というものはあらゆる意味で最終・最後の手段であって。

○福井委員 いや、最後の手段だとしても、やってはいけないと思います。

○富山委員 そうかもしれません。

ですから、それはほかの世界で、この十何年間、みんな歯を食いしばってやってきたことを考えると、少し違うのではないかという気が正直してしまいます。

○記者 それにもかかわらず、タクシー業界だけがそういう参入規制とかというものを言い出しているというのはどうしてだとお考えでしょうか。それがこういうふうに、実際にそれで役所も動いてしまうわけですね。それはどうしてだと思われませんか。

○中条主査 1つは、そういう規制を明示的に受けていた業界だということです。平成14年まではです。交通運輸の分野というものは、バスもそうです。航空もそうです。そういう業界でそういう規制を受けていた。したがって、それが原点といいますか、それが基準なんだという考えから抜け出していない人がまだたくさんいるということです。慣れてしまっていた状況からまだ抜けられないわけです。

規制緩和をすると新規参入がいろいろ入ってくるわけですが、そういったものに慣れていない、対応ができていないという状況がある。その中で、例えば航空の分野などは、国際競争の中で、それは全然意味がないということは航空会社などは理解されてきているわけですが、そういう刺激がない業界では、いまだに昔のような状況になったら楽だろうと思われるのではないかと思います。これは推測ですが。

そういう業界が、昔、規制権限を持っていたお役所に頼ろうとするのは当然かなと思います。

○富山委員 あと、さっきの淘汰を促す議論というのは、やはり既存の事業をやっている方からすると嫌な話ですね。大体、参入枠を増やしましょうとか、増車しましょうという議論は、それでも、ある意味では受け入れられるんですけれども、淘汰を促していく話というのは、特に既存の経営者からするとすごく都合の悪い話で、大体、ここの部分で、例えば規制なりルールのデザインをやっておきましょうという議論は余り業界内から出てこないです。

もっと言ってしまうと、これは会社を守るということと、事業を守るということと、雇用を守るということは、日本ではなぜかイコールだと思われていますが、これは結論から言いますと、私のような仕事をやってきた人間からすると、イコールではありません。大体、この手の議論というのは、会社ないしはどうしてもオーナー経営者を守るという方向に議論が傾きがちです。

恐らく、守るべきは消費者や、例えば労働者ということになるんでしょうけれども、なかなか、そこには到達しないというケースが多いので、ですから、どうしても声の上がり方としてはそういうところから声が出るんだと思います。

○中条主査 当然、組織されていない労働者の声というものはなかなか耳に入ってきませんし、新規参入しようとしている人たちの声というものはなかなか耳に入ってこない。これはどこの業界でも同じことです。

ただ、私たち、新規参入の会社の数社をヒアリングいたしまして、そういった会社は規制緩和されたことによって自分たちが新しいサービスをこんなふうな努力で提供しているんだという、大変面白いヒアリング結果が出ております。議事録がもう少しで公開されますので、是非、お読みいただきたいと思えます。

大阪のワンコインタクシーというものも、今回、再規制することには反対であるということを主張しております。ですから、業界が全部同じ考えではない。既存の事業者にとっては、確かにやりにくい話だから元に戻してもらいたいと思っていると御理解いただければと思えます。

○福井委員 補足しますと、要するに組織化された事業者団体とか、組織化された労働組合は、まさに直接の利害当事者ですから、結束しやすいわけです。政治運動なり、あるいは要望活動についても、大きなメリットがありますから、非常に費用対効果がいい。

けれども、まさに参入できなかった運転手さんや参入できなかった事業者はさっさと別の仕事を見つけているかもしれないわけです。とすれば、そういう人たちの声というものが薄く広がって、実は合わせれば物すごく甚大な不利益を社会にもたらしているかもしれないんですけれども、わざわざ、ほかの選択肢を探してしまった人たちがこれを何とかしてほしいというようなことに結束する利益は費用に対して非常に小さいですから、そこはどうしても手薄になるわけです。

だからこそ、それをシミュレーションして、本当に国民全体の見地から言えばどちらが得なんだろうかと、いうことをやるのが政策の役割でしょう。そこが国土交通省の議論には少々欠けているのではないかという疑いを持ちました。

○記者 先ほど行政指導に基づく処分加重のお話は問題があるという話をされていて、その点の発言をもう一度お願いしたいんですけれども、どのような発言をされていてでしょうか。

○福井委員 ポイントは、行政指導というものは相手方の任意の協力によってのみなし得るもので、嫌だと言え、行政手続法上、強制できないものなのです。更に、行政指導に従ったか、従わなかったかということをもって、従わなかった者を不利益に扱ってはならないというのも行政手続法の当然の法的義務です。

ところが、何かひよっとしたらアクロバティックな別の理屈があるのかもしれませんが、さっきお聞きした限りでは、行政指導による許可基準に違反した、行政指導で増車するなどして従わなかったところの違反に対しては4倍に加重した処分をするということが通達に出てくるわけです。これを素直に考えると、違法な行政指導のように思える。要するに、行政指導に従わなかったことを理由とする、言わば不利益の加重ですから、まさに差別的取扱の禁止の行政手続法の条項に正面から違反しているように見受けられるという趣旨です。

○中条主査 ですので、詳しくはいずれ改めて、その点はどういう点で合法的なのかということをごきちんとして説明して下さるようお願いしたわけです。どうぞ。

○記者 運賃について、これからという国交省の説明でしたけれども、先々の議論を見越して何かくぎを刺しておきたい部分等がありましたら御披露いただけますか。

○中条主査 運賃についてもっと自由にしてもいいという話は、高くできれば、そこに創意工夫のあるいろいろなサービスが登場し、より質の高いサービスを提供するという事業者も出てくる。あ



るいは安く提供する事業者も出てくるという前提であります。それは当然、競争の結果、出てくる話でありますから、当然、運賃だけを自由にしていいたいということを申し上げているわけでは決してありません。いわんや、増車規制をかけて、そこで運賃だけは自由という話はありませんと私たちは考えております。

上限規制の緩和の問題などはそういう視点で考えなければいけないことです。それとは別に、もう少し細かい運賃規制緩和の主張もしていきたい。たとえば、今の運賃体系では、1つの会社は1つの運賃体系しか採用できない形になっているんです。しかし、ひとつの会社に複数の運賃体系があっても構わないでしょう。例えば航空でしたら、ビジネスクラスとエコノミークラスがあるわけですから、そういうものだって提供できるような。そういう点についてはより創意あるサービスを提供していく上で重要だと思いますから、そういったところについてはこれからも主張をしていきたいと思っています。

○記者 タクシー問題をめぐっては、今、政治情勢が動いていますけれども、与野党とも規制を強めることに対して大きな反発がない。こういう大きな流れになっているかと思うんですけれども、この点についてはどういうふうに、今、受け止められているんですか。

○草刈議長 おかしいと思っている人たちはたくさんおられているはずですし、これからどういうふうになるかは知りませんが、この議論をいわゆる政治のレベルで非常に真剣に議論をしたことも特に今まではないわけですから、それでこういう審議会みたいなもので討議中になっているわけですから、それについて議論が煮詰まる前に、我々としては少しおかしいという問題提起をして、そういう声をできるだけ大きくして行って、要するにタクシー業界というものを規制によって保護するのではなくて、一言で言えば、産業として育成する方向に行かなければいけないんだということです。

だから、その辺のこともどんどん問題を出していくというのが私どもの立場でありまして、だから、だれが政治的にどうのこうのというのは、御存じのとおり、選挙もありますし、本当はこう思っているんですけれども、今のところは言うのはやめようとかという話が随分ありますね。だから、そういう意味では本音がどこまでどうなっているのかはわかりませんが、我々は粛々と、そういう変な形で法的な規制がかからないように、本田局長とも今後とも何度も話をしていくつもりです。

○中条主査 それでは、時間も過ぎましたので、これで記者会見を終わらせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。