

規制改革会議 重点事項推進委員会  
運輸分野 公開討論  
議事概要

1. 日時：平成 20 年 9 月 29 日（木）10：00～11：35
2. 場所：永田町合同庁舎 1 階 第 1 共用会議室
3. 項目：運輸分野に関する公開討論「タクシー事業における諸問題について」
4. 出席者：

【規制改革会議】草刈議長、中条主査、福井委員、富山委員

【国土交通省】	自動車交通局長	本田 勝
	自動車交通局次長	神谷 俊広
	自動車交通局旅客課長	奥田 哲也
	自動車交通局旅客課企画調整官	阿部 竜矢
【全国乗用自動車連合会】	会長	富田 昌孝
	理事長	伊藤 隆
【全国自動車交通労働組合連合会】	書記長	待鳥 康博
	近畿地方協議会議長	塚本 新二
【エムケイ株式会社】	代表取締役社長	青木 信明
	経営企画部課長	東 真一

5. 議事：

○草刈議長 それでは、規制改革会議の重点事項推進委員会ということで、公開討論をさせていただきます。

今日はタクシー分野の課題について国土交通省の本田自動車交通局長、ほか幹部の皆様、それからタクシー業界の全乗連の幹部の方、それから労働組合団体の全自交さん、それから事業者の代表としてエムケイ株式会社の社長以下にお越しをいただきまして、マスコミの方々にも公開をして意見交換をさせていただくということにいたします。

皆様、大変、お忙しい中を朝早くから御足労いただきまして、誠にありがとうございます。それでは、早速ですが、運輸タスクフォースの中条主査の方からタクシー分野に関する当会議の問題意識について御説明をいただいて、本日の会の進行をお願いをしたいと思います。よろしく申し上げます。

○中条主査 当会議の意見につきましては既に意見書を公表しておりますので、ここでは簡単にお話を申し上げたいと思います。御承知のとおり、平成 14 年にタクシーについては需給調整規制の廃止が、他の運輸分野と同様に行われたわけであります。

それに伴いましてタクシーの台数の増加、あるいは新たな雇用の創出、多様なサービスの提供ということが登場して、消費者の利益の向上に貢献してきたところだと我々は考えております。しかしながら、本年7月に国土交通省の作業部会から「タクシー問題についての現時点の考え方」というものが公表されました。

この中では、タクシー事業における参入・増車要件の引き上げ等、これまでの規制緩和の流れに逆行する内容を含んだ見解が示されている。それと同時に通達において駆け込み増車を抑制する観点から、かなり厳しい通達が全国的に行われたところでもあります。こういった方向は消費者利益を害する恐れがあるということから、当会議としては意見書を公表したところでもあります。

今回の公開討論では、皆様方と改めて本テーマについて忌憚のない意見交換を行いたいと考えております。つきましては、当会議の意見書を中心とした問題意識に対する、御出席の皆様方の御見解をまずはお伺いしたいと思います。ただ、時間も限られておりますので、必ず5分間をお願いをしたいということと、それから、もう一つは、是非、社会全体の視点からの議論、お考えを示していただきたい。規制改革会議も社会全体の視点からの議論をしているわけですので、御出席者も社会全体の視点という視点から御発言をいただきたいと思っております。それでは、まずは国土交通省さんからお願いいたします。

○本田自動車交通局長 国土交通省の自動車交通局長の本田でございます。まずは一点、中条先生に申し上げたいと思っておりますのは、7月3日に発表いたしましたのは交通政策審議会のレポートではなくて、国土交通省がまとめさせていただきましたレポートでございます。交通政策審議会は今なお年末に向けて御審議をいただいております、ということでもあります。

最初にちょっとタクシー問題について総論的に、とりわけ7月3日に発表させていただきましたものにつきまして、考え方を申し上げたいと思っております。タクシーにつきましては、これは個々、お一人お一人の利用者のニーズに対応できる、大変、きめ細かな輸送サービスを提供できる、かつ機動的な交通機関であります。年間20億人を超える利用者が利用しておられる、それぞれの地域社会を支える重要な公共交通機関であると考えております。

したがって、国土交通省といたしまして、今、大変重要な課題は地域交通の維持、活性化だと考えておりますけれども、タクシーにつきましてもその一環としてやはりそれぞれの地域の利用者に対して、健全なサービスの維持、あるいは事業の活性化を図っていくことが重要だと考えております。

先に、平成14年にタクシーにつきましても規制緩和が実施されました。この件について触れさせていただきたいと存じますけれども、これは小泉政権の前の小渕内閣のもとで平成12年2月に当時の運輸省が法案を提出させていただきました。提出時に当たって、当時、国会に対して運輸大臣、二階運輸大臣でございますけれども、幾つかの答弁をしておりますが、御紹介したいと思います。

まず、タクシーに対して需要がずっと減少を続けておるこういう局面で、やはり、それ

までありました、大変、閉塞感の強い需給調整規制を廃止しようと。これによって事業者間で適正な競争が行われ、経営努力をされる事業者が残っていくような制度を構築しようと。これによってタクシー事業の活性化、そして将来の発展を期す。

具体的には2つ目の点を指摘したいと思えますけれども、事業者の方の創意工夫を活かした事業運営を促進し、利用者に対してタクシーサービスの質の向上を図る。

それから、3つ目でありませぬけれども、やはり地域公共交通、これを支える事業としてタクシー事業を活性化しよう。そしてこれに従事される労働者の方々の生活の安定と将来の発展につなげよう。こういったことを、当時、国会に対してお約束をした法律でございます。こうした考えは、基本的には、今日、国土交通省になりましたけれども、堅持すべきものと思っております。

先ほど、中条先生からお話がありましたとおり、こうした需給調整規制の廃止後、各地でさまざまな新しいサービスが登場しておりまして、規制緩和後、タクシー需要が増加に転じて、地域のタクシー事業が活性化される。具体的にいいますと、日車営収、一日当たりの営業収入が改善して、そこで働く運転者の賃金も改善されるという地域も多数ございました。詳しく申しませぬけれども、お手元に、私どもから提出させていただいた資料の16ページ以降を御覧いただければと存じます。そうした地域もございます。

ただ、是非、これは草刈議長を初め、御理解をいただきたいのは、そうした地域だけではないということを申し上げたいと思えます。規制緩和にもかかわらず、地域経済の低迷などを反映して、タクシーに対する需要の減少に全く歯止めがかからない。あるいは需要が減っているにもかかわらず、増車、あるいは新規参入が行われて、日々、日車営収、つまり売上げが減少して、そこで働く運転者の賃金が悪化しているという地域があるのは、これは現実でございます。

やはり、私どもはこうした地域に対して、これを野放しにはできない、全く策を打たないというわけにはいかないと考えております。やはり、公共交通機関としてのタクシーの健全なサービスの維持、あるいは事業の活性化のためには、一定期間、こうした問題を解決するための計画的、あるいは総合的な取組みが必要と考えます。

そして、その間はほかの地域に比べて、供給について更なる拡大を抑制するための措置が不可欠だと考えました。これが7月3日に発表させていただきました「タクシー問題についての現時点での考え方」でございます。

また、同時に行政通達で特定特別監視地域の指定を行いました。この際も供給拡大の前に問題解決のために、事業者団体にタクシー事業の構造改善のための計画の策定を求めましたけれども、これも同じような趣旨でございます。以上、総論だけ、まず申し上げたいと思えます。

各論については、余り時間がございませんので、ポイントだけ申し上げたいと思えます。規制緩和のメリットを考慮すべきという点は、全くそのとおりでと考えております。それから事故率低下には行為規制で対応すべきという点については、私どもは行為規制だけで

は不十分だと考えます。

次いで、労働条件改善は事業者の経営努力で行うべきだ。これは全くそのとおりであります。ただ、残念ながら、それだけでは十分な成果が得られておりません。地域の公共交通機関としてのタクシーの機能の維持、向上を図る上では、タクシーの場合にはやはり、運転手の方々が直接、利用者に対してのサービス、とりわけ安全問題を担っておられます。かつ、後ほど、また御議論があろうかと思えますけれども、その給与は歩合制となっている。こういった構造的な問題からいきますと、やはり、これは公の問題としてドライバーの方々の労働条件の改善を取り上げるのが、私は正しいと考えております。

それから、参入・増車抑制は優れた事業者の事業拡大を不当に制約する恐れがあるのではないかという御指摘は、ごもっともだと考えます。ただ、それ以前に非常に供給が過剰になっていて、冒頭、申し上げましたようなドライバーの賃金が年々、悪化しているときに、現実的にどういう方策を講ずべきか。このことは真剣に議論すべきだろうと考えます。

そして参入・増車抑制を行政通達で行った点、これは私どももいろいろ悩みました。ただ、やはり、目の前に問題が起きている以上はそれに対して対処すべきだろう、法律が許す範囲で対処すべきだろうと考えました。

7月11日に実施した問題につきましては、これは現在の道路運送法の枠内で実施をさせていただきますものでございます。こうした行政通達の限界について、もし一定のルールがあるとすれば、それに従いたいと考えます。

最低車両数の引き上げにつきましては、先ほど来、申し上げておりますとおり、やはり供給をある程度、抑制せざるを得ないという点に鑑みて実施したものでございます。

それから、タクシー運賃の規制改廃につきましては、これはまさに交通政策審議会で御議論をいただいているところでございます。

最後にタクシー営業区域の規制の問題でございますが、先ほど申し上げましたとおり、タクシーの場合にはお客様一人ひとりと直接に安全、あるいは応接を含めて相対いたしますのはドライバーの方々でございます。その安全、あるいはサービスの質の問題を考えますと、一定の区域を限定せざるを得ない。かように考えております。以上でございます。

○中条主査 ありがとうございます。それでは、続きまして全乗連さんからですね。お願いいたします。

○富田会長 私、全国のハイヤー、タクシーの業界団体の会長をしております富田でございます。よろしく申し上げます。

私たち、タクシー業界はお客様に安全に、安心して御利用していただけるよう、日夜、懸命に努力を続けておりますが、規制緩和以後の競争の激化により、大変、苦勞をしております。この経験から申し上げますと、規制緩和は規制緩和を行うことが目的ではなく、また学問、理論の実験の場として行われるべきではありません。

規制緩和を行う場合、産業の特性に着目して実施されなければ失敗するのは必然であると考えております。今、日本は食の安全問題、金融危機等、行き過ぎた自由化により生じ

た負の遺産の解決に多くの労力を注ぎ込まざるを得ないのではないかと感じていますが、規制改革会議の公開討論に当たり、あえて最初に一言、発言させていただきました。

勿論、タクシー産業の規制緩和に当たっても、事業者間の競争を促進し、事業者の創意工夫を活かした多様なサービスの提供や事業の効率化、活性化を図るとともに、輸送の安全、及び利用者利便の確保を目的とする高い理念が掲げられましたが、現実はこのようなバラ色の夢が実現するどころではなく、公共交通機関としての責務より自分さえよければよしとする多くの事業者の出現により、車両数の増加、運賃のダンピング等による競争激化により、疲弊の一途をたどっている現状認識が正しく行われる必要があると思います。

御承知のとおり、タクシー産業は人件費率が約 75%を占める労働集約産業であり、設備投資額も比較的、少額で参入できるため、事業者数は大幅に増加しております。新規参入に当たり、コンプライアンスの意識の低い事業者が多くなり、需要量と関係なく車両が増加し、またサービスの差別化による顧客獲得が困難なため、低額運賃による競争が激化しております。

この結果として、需要と関係なく、不必要なタクシーが溢れ、また運転者の賃金は全産業の 6 割に低下し、労働条件の低さにより若年者の就業がなく、運転者の平均年齢は 55 歳と高齢化は著しくなっております。このことがタクシーサービスの基本である安全・安心を脅かし、更には銀座、仙台、大阪等全国各地で見られる道路混雑、環境悪化等の外部不経済をもたらしている現実を直視、理解すべきであります。タクシー産業は悪貨が良貨を駆逐する悲惨な状態になりつつあると言えます。

事業者として規制のあるなしにかかわらず、常に安全・安心なサービスを提供するために、いろいろなサービスの充実を図っております。例えば、以前から実施している観光タクシー、福祉タクシー、子ども 110 番等の分野、また、IT 機器の進歩等に合わせまして、配車時間の短縮のためデジタル GPS-AVM システムの導入、支払いの利便性向上のためクレジットカード・電子マネー対応機器の導入、経営の合理化・サービスの向上のため、共通タクシーチケットの販売、燃料購入、交通共済等、協同化も進めております。

また、安全対策、環境対策としてドライブレコーダー、アイドリングストップ車、デジタルタコメーター等の導入を行い、お客様の利便を図っているところであります。更に現在、利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起、運転者の労働条件の改善等を内容とする構造改善計画を業界を挙げて作成しております。

交通事故や労働条件の改善のための方法については、長い間、関係機関で対応してこられてきましたが、顕著な改善が見られていないと考えております。したがって、規制緩和により生じた問題点はタクシー固有の問題点が噴出したためであり、タクシー固有の問題として対応される必要があると考えております。

このため、現在、交通政策審議会において審議をいただいておりますが、同審議会の審議に基づき、一日も早く、タクシー事業がお客様に安全・安心な公共交通機関として永続したサービスを提供できるようになることを願っております。

我々は規制改革会議が理論の実践と、その結果、生じた現実の見過ごすことのできない諸問題の是正につきまして、タクシー産業に働く47万人の切実な訴えに耳を傾け、改めて現状の是正を行うことを強く要望いたします。よろしく願いいたします。

○中条主査 ありがとうございます。それでは全自交労連さん、お願いします。

○待鳥書記長 全自交労連の待鳥です。よろしく願いいたします。

では、私どもの方から意見を開陳させていただきたいと思いますが、先日、規制改革会議の幹部の皆さん方が記者会見をされまして、タクシーについて論じられておりました。本日の論点の前ぶれだと思って、関心を持って拝見をいたしました。

会見の中で、「台数が増えて、地方の人たちが東京で働けるようになって、そのことで格差縮小になったのではないか」とか、あるいは「雇用の機会が増えて、女性乗務員も増えた」ということをおっしゃっていらっしゃいましたし、「そのことで損をしたのは以前から東京で働いていた乗務員だ」とおっしゃっておられました。

このことについてですけれども、やはり地方で食べていけなくなった人たちが大都市のタクシーに出稼ぎに来て、それで仕送りをしているという状況が格差是正だと言えるのだろうか、疑問を持ちました。

それから、大都市部でさえ年収300万円がやっとならぬように、慎ましく生活を維持している状態が、そのことをもって「既得権だ」と改革会議で大なたを振るわなければいけない状態だろうか、改めて感じたところです。非常に違和感を禁じ得ませんでした。

ハイヤー・タクシー産業の売上げはたかだか2兆円そこそこしかありません。そこに47万人もの人が従事をしているわけでありまして、一人当たりの売上げにすると450万円あります。全部もらっても、年収450万円にしかないし、運転者一人当たりになると、資料を提供させていただいておりますけれども、運転者一人当たり、法人と個人を含め全体で503万円という営業収入にしかないわけでありまして。

そこでまだその台数を増やし、人を増やせということは、それこそ「弱者、弱い者同士、そこで食い合い、たたき合いをせよ」と言われているのかと、非常に残念に思いました。やはり、肝心なことは需要をいかに増やすかということであって、むだな競争を煽ることではないと思っております。

女性乗務員の数も1990年代には非常に増えました。それで1万人に届こうかという状況までありましたけれども、規制緩和以降、余りにも賃金が悪化をしたということで、現在では減少傾向にあります。タクシーに乗るよりもスーパーでレジを打っていた方がまだいいということで、タクシーが敬遠されるような状況になっているということでありまして、ちょっと事実関係が違うのかなと感じました。

それから、賃金の減少、あるいは事故率と規制緩和がリンクをしていないという御指摘がありますけれども、規制緩和は2002年に始まったわけではありまして、1996年末の行政改革委員会の報告を受けて、翌年、1997年から段階的な規制緩和が始まって、新規参入と増車が許認可をされてまいりました。

また、運賃も同時に 1997 年から上限から 10%のゾーン運賃が導入されて、低価格化が進められてまいりました。やはり、事故の激増は 1997 年から始まっていますし、それから運転者の年収の大幅な減少もそこから加速をしております、規制緩和が影響を与えたということについては間違いないと。現状は賃金さがり切ってしまった状態、あるいは事故が高どまりをしてしまった状態だと言わなければいけないのではないかと考えているところではあります。

それから、事故に対処する問題ですけれども、運転者に対する行為規制、つまり罰則という御主張でありますけれども、タクシーの場合、人の命を預かって運ぶ産業で、生命、身体に関わる問題ですから、事故が起こってからでは遅いのであって、やはり事前に事故を起こさないような状態にどう保つかということが一番肝要だと、無理をしないで済む仕事の環境をつくることこそが重要だと、私たちは考えているところではあります。

それから、雇用の受け皿になっているということでもありますけれども、以前からも雇用の調整弁になっているという指摘はありました。しかし、現状は余りにもひどい賃金・労働条件のために、運転者が逃散をしているといいますか、逃げ出している状況にあります。

「規制緩和の実験場」と言われる大阪では、運転者の平均年齢は 60 歳にまでなりましたし、運転者数は減少をいたしております。

台数を増やしても人が入ってこないという現実がありまして、そこではもともとの大都市部の隔日勤務主体であったのが、日勤勤務に変更をされて、一車一人というように 1 台を 1 人が運行するような、そしてそのことによって長時間労働でカバーをしているという現実になっているわけでありまして。もともとの過長労働が更に労働時間が長くなって、無理をさせているという実態があります。

やはり、時間を延ばさなければ賃金も維持をできないという側面がそこではあるわけでありまして。「よい会社に人が集まり、そこは増車すればいい」という主張がありますけれども、余りにも供給過剰が深刻化して、加えて運賃競争で全体の運賃が低くなってしまった大阪のような地域では法律を守って生活が維持できないから、背に腹は替えられず、法律を守ることにうるさく言わない会社にどんどん運転者が移動をしているという実態があります。悪質経営の方に運転者が集まるという残念な実態があります。一日 24 時間、365 日、死ぬまで働かせてくれる会社に人が集まっている。そういう状態は異常ではないかと思っているわけではあります。やはり、産業を疲弊させて、そこで真面目に働いても労働者が食っていけなくなった状態は異常ではないかと思っております。

それから、運賃の自由化についてでありますけれども、確かに規制緩和以降、運賃が安くなって、利用者の利便、サービスになっているという御意見もありますけれども、しかし、そこで値下げをしたり割り引いた分はだれが負担し、被っているかという問題であります。すべて、それは運転者にしわ寄せをしての価格競争になっているわけでありまして。

とりわけ運転者の賃金が歩合給、累進歩合となっているために、値段を下げて営業収入が減った分はそっくり賃金の減少でカバーをされているという現実であります。このこと

はやはり見逃してはいけないのではないかとということでもあります。

それで「運賃の多様化」と言われていますけれども、ただ値段を下げているだけ。値下げをして、他社からお客を奪っているだけ。新たなサービス、あるいはサービスの向上による競争で顧客を拡大する、あるいは開拓するということではなしに、限られたパイの中で値下げで他社から奪っているだけという姿は、これは改革の姿ではないのではないかと思っているところです。

それから、労働条件の問題でもう一点、付け加えさせていただきますけれども、労使で自主決定が基本だと言われています。まさにそのとおりではありますけれども、しかし、現実には労使の間ではいかんともしがたい、労働条件改善といってもいかんともしがたい状態にある、そこまで陥っているということでもあります。

営収低下が歩合給で、すべて賃金低下に直結をする産業の中で、やはり生産性を著しく低下をさせてしまったという規制緩和後の状態がもろに今日の運転者の賃金悪化につながっているということです。

北海学園大学の川村さんという方の調査・分析した論文がありますけれども、北海道内で労働局の定期監査でも法定最低賃金違反が25%に上っていると。運転者に対する調査アンケートでは、最賃違反が46%あるという回答になっています。まさにそこまで状況が悪化をしているということで、これはもう労使の問題ではない。きちっとした社会政策的な問題として、そこを是正していかなければいけないのではないかと思っています。

それから、最後ですけれども、12年前、行政改革委員会におかれてタクシーの需給調整規制を廃止ということ打ち出されたときに、私たちはタクシーにおいては一般的な市場原理は働かない、歩合給という背景があって、そこでは一方的に台数が増えるということで反対をいたしました。

それに対して中条先生は「需給は市場を通じて均衡が生まれる」というふうに言われたと記憶をしています。しかし、現実には需要が減っているのに台数だけが増え続けているわけでありまして。この間の推移を見ると、やはり台数規制の撤廃はうまくいっていないと言わざるを得ないわけです。

したがって、改めるべきところは改めていただきたいということを切に望んでおきたいと思っています。是非、規制改革会議としてそういう認識に立っていただきたいということで、意見とさせていただきます。

○中条主査 ありがとうございます。それではエムケイさん。

○青木社長 エムケイの青木でございます。よろしく申し上げます。まず、このような機会を与えていただきまして、本当に感謝しております。ありがとうございます。まず、総論としましては、私ども、平成14年ですかね、改正道路運送法が施行されて以降、いわゆる規制が緩和された、いわゆるタクシーの自由化が実行された以降と、例えば今、その労働環境とか経営のそういった環境というのは当然ありますけれども、まず、お客様視点、いわゆる利用者視点に立ったときに、その当時、もしくはそれ以前と現在のタクシーの利



用状況といえますか、自分たちが、お客様が使いやすくなったか。そして本当に改善されているのかどうかというところに、まず私どもの視点がございます。

非常に驚いたのですが、先ほど、労働組合の代表の方からも御指摘があったとおり、「まず、利用者の需要の新しい喚起をしていくというところに、一番、焦点を当てていかなければいけない」という御発言があったとおり、その辺り、考えは全く一緒でございます。ただし、それが今回の国土交通省さんから通達が出ました総量規制のような感じのそれで果たして実現できるのかというところに、大きな疑問を感じております。

実は私どもは昭和 49 年ぐらいから、手前みそな話でございますが、公共交通機関の民営移管をずっと唱えてまいりました。これは『都市交通改革』という論文といえますか、京都大学の教授と一緒につくった文がありますけれども、やはりこの中で謳っておりますのが、まず利用者サイドの視点、いわゆる公共交通機関としての使命とは何かと。

今、まさにコンピューターネットワークが構築されておりますけれども、私どもも全く同じようなことで、いつでもどこでもだれでもが気軽に御利用いただけるような交通機関、これがまず公共交通機関の真の定義ではないかというところがございます。

例えば、「供給過剰、供給過剰」とおっしゃっておられますけれども、確かに登録台数は増えております。労働人口も若干ではあります、増えておりますが、実は中身を見ていただきますと、稼働率は減少しております。いわゆる規制緩和前と規制緩和後の台数を比較いたしますと、例えば東京は平成 13 年と 19 年を比べますと、台数自体は 106%に増えておりますけれども、年間の車両稼働率は実は 79.1%ということで減少しております。

すなわち、13 年と 19 年を比べますと、街に出ている一日当たりの台数は減っております。よく「供給過剰の代表」と言われます大阪も、実はこれは期末車両数でいいますと約 12%増えております。車両登録台数は 12%増えておりますが、実は年間の車両稼働率は、実年間稼働率は 73.8%、対比をいたしますと約 90%を切っているという状況で、一日当たり街に出ている台数は 99%。13 年の規制緩和前から比べましても減っているのが現状でございます。

実は数字を集めておりましたが、なかなか思うように集まりませんで、具体的にわかっておりますのは、あとは神戸、それから札幌、福岡。これは各地域によって非常にばらつきがございますけれども、おおむね、福岡を除きますと、今、申し上げました 5 都市の大都市圏に至りましては、規制緩和前よりも実は車両台数は減っております。

減っているにもかかわらず、何で売上げ等、いわゆる労働者の賃金が減っているのかということでございますが、これは少なくともさまざまな要因が複合的に関わっていると思えますけれども、景気が悪くなったとか利用者が減少しているとか、そういうことがありますけれども、私どもも含めて、やはり基本的には経営者の創意工夫のなさ、愚策がこの何年間、ずっと培われてきたものだと思うのです。

国土交通省さんを前にして大変申し訳ありませんが、やはりタクシーは戦後、間もないころから、私どもも創業しましてから約 50 年たちますけれども、新規参入組と言われたら、

新規参入組の古い歴史の会社さんから比べたらそうですけれども、しかし、その中でも台数を増やして、そして今、ありがたいことに東京、名古屋、大阪、神戸、京都という形で、一応、5都市には進出はさせていただいていますが、その中でやはり台数が増えて、先ほど、労働組合の方がおっしゃっておられました平均年齢につきましても、エムケイグループの5都市でいいますと約48歳でございます。約48歳が5都市のエムケイタクシーのグループの平均年齢で、当然、タクシーの台数も増えております。

そして、もう一つ、言いますと、ドライバーの数も増えております。そして営業収入に至りましても、基本的にはこの平成13年とほぼとんとんぐらいということで、何とか踏みとどまっているというのが現状でございます。ある部分で言えば、一般の事業者さんと一緒に、しんどいところも確かにあります。ただし、それをどこでカバーするかといいますと、それはある部分で言えば、これは精神論になってしまいますけれども、経営者の創意工夫、いわゆる精神論のような話ですね。創意工夫のところですね。

例えば、値段の問題もそうですし、お客様に対してどのようなサービスを提供しているか。目に見えるサービス等もでございます。運賃を割引したり、例えば乗り合いの定額の空港のものをやったり、そういうことがございますけれども、やはり一番の問題は、ここが一番問題になると思いますけれども、やはり教育なのです。

それは皆さん、従業員を、総じてドライバーというか、現場の教育、現場のドライバーの教育と、皆さん、とらえがちですが、はっきり言わせて、私どももまだまだ発展途上の企業でございますし、創業50年といいますが、私どもが引き継ぎましても、今、世代交代が行われまして、まだ社長にならせていただいて5年ぐらいでございますけれども、やはりドライバーの教育というよりも、その前にやはり経営者ですね。経営者の考えとか意識改革、そしてそこに従事する管理職ですね。ドライバーを管理する者、ここの意識とか、その辺りが全く欠落しているというのが、それは我々も一緒なのです。

一緒なのですが、まずそこに焦点を当てていただきたいです。その中から新しいものが生まれてきます。たとえば、私どもが30年前から京都で行ってる修学旅行生のタクシー利用、これが何と、今も全修学旅行生が100万人ほど京都に入洛されておられますが、その需要が約2割ぐらいまで拡大しております。

いわゆる春と秋の観光シーズン、この修学旅行観光タクシー利用がなければ、幾ら私どもといえども非常に困窮するような現状が、今、出てきております。ただし、それはやはりマーケットを拡大してきたのがやり出し、言い出しっぺはエムケイといえども、それが全事業者が一生懸命、取り組んできた新しい形になってきているのかなという気はします。

それから、空港までの定額とか、新たに例えば介護、それから警備、そして先ほどおっしゃっておられましたように、子育てタクシーとか、介護の支援とか、そういった部分に新たなマーケットがたくさんありますけれども、いずれにしましても、先ほど申し上げましたとおり、ドライバーというか、いわゆるその先陣を切るような乗務員の教育も、当然、これが一番に大事かと思っておりますけれども、まずその前に経営者の意識改革ですね。悪

いですが、我々はやはりそういう部分の中で同じような土俵の上で、十把一からげのような感じではなくて、やはり、やれる者が、努力する者が伸びるような業界にさせていただければと思います。

○中条主査 ありがとうございます。それでは、議論に入りたいと思いますけれども、まず我々としてもタクシーの安全がきちんと守られて、いいサービスが提供される。そのことについては全く異論のないところであります。

「タクシーが公共交通機関」というお話がありましたけれども、皆さん、ちょっと誤解があるようですが、公共交通機関は英語の「Public Transport」を訳しただけでして、この英語の public transport の public というのは、「open to public」という意味であって、「公共性のある交通機関」という意味ではありません。「自家用」に対して、「皆で共同で利用する」という意味しかありません。うちのダイニングルームが自家用であるのに対し、皆で共同で利用するレストランと同じ意味でしかありません。ですので、そこは誤解をされない方がいいと思います。

それは横に置きまして、タクシー事業が健全に発展していくということについては、どれも異論のないところであるかと思えます。それは国土交通省さんもそのように、先ほど本田さんが御説明なさったとおりであります。

問題は規制緩和によって、今、挙げられております労働の問題とか、あるいは安全の問題が発生したのか、その因果関係の点がまず第一に重要な点であります。この因果関係が意味がないのであるならば、それをもとに戻しても何の効果もないということになります。

私たち、何度も申し上げておりますように、平成 13 年以降はむしろ賃金水準というか、運転手さんの収入についてはほぼ横ばい、事故率もほとんど変わっていない。むしろ変わっているのはそれ以前のところはかなり下がっているという状況がある。したがって規制緩和による影響ではないということをお願いしてきたわけでありまして。

先ほど、全自交労連さんから「実質的には、その前から規制緩和は始まっていたのだ」という御指摘がありました。それは確かにそのとおりですが、しかし、実は車両数は平成 13 年の前は全国的に変わっておりません。平成 7 年で 20 万台、平成 13 年でやはり 20 万台でありますから、実はその以前は台数は変わっていないわけです。

そうしますと、台数が増えたから事故が増えた、あるいは台数が増えたから労働者の方の状況が悪くなったというこの因果関係は、どう考えても論証不可能であると私たちは考えるわけでありまして。その点についてまずは国土交通省さんから御意見を。

○本田自動車交通局長 今、お手元に 7 月 3 日の私どもの「現時点での考え方」、あるいは 7 月 11 日の通達類をお持ちしておりますが、本当は中条先生、実はこれは一字一句、御説明する時間を本当はいただきたいなと思えます。2 点、やはりちょっと誤解を解いておきたいと思いますが、国土交通省として平成 14 年の規制緩和によって今日の問題が生じた、規制緩和によってこの問題が生じたというふうには考えておりません。この点は恐らく経営者団体、あるいは労働組合の皆さんと意見が違うと思えます。

これ以上、言いますと、交通政策審議会の議論に悪影響を与えるかもしれませんが、是非、注意深く、7月3日の私どもの「現時点での考え方」をお読みいただきたいと思いますが、「平成14年の規制緩和によって今日の問題が起きた」ということは一言たりとも書いておりません。

ただ、これは是非、先生に御理解いただきたいのは、この参考資料の20ページをちょっとお開きいただきたいと思います。これは需給状況と、象徴的なことで申し上げたいのですが、需給の状況と事故の関係であります。

ここにお示ししましたとおり、この指標は平成13年を100にしてあります。したがって、規制緩和後、事故が圧倒的に増えたとか、そういう数字ではありません。しかし、この赤いラインが「日車実車キロ」と申しまして、全国で一日にお客様を乗せて1台のタクシーが走る距離であります。

歩合制ですので、このブルーのラインを御覧いただきたいと思いますが、これはドライバーの方の年間賃金です。日車実車キロと年間賃金は御案内のとおり、もうデータとしてほぼ比例しておろうかと思えます。私たちが注目しておりますのは、この黄色のライン。タクシーが100万キロ走るたびに起こす事故の発生件数です。これはもう明らかに赤いライン、あるいは青いラインと全く反比例、つまり相関があると言わざるを得ません。

したがって、申し上げたいのは、供給過剰の問題と安全の問題は、これはやはり密接不可分の問題として国土交通省としては考えざるを得ないと考えます。先生、これはもうおわかりのとおり、供給過剰は2つの数字ででき上がっているわけで、需要と供給です。

規制緩和は供給を拡大させたかもしれませんが、そのときのねらいは需要の拡大だったはずですがけれども、やはり地域によっては規制緩和にもかかわらず、需要が減っているという地域があります。

冒頭、申し上げましたように、このデータの中で16ページ以下を御覧いただきたいと思いますがけれども、規制緩和後、お客さんが増えた地域、これは厳然としてあります。ただ、他方で規制緩和後も、「規制緩和によって」とは私は申しませんが、恐らく地域の経済、そういったものを反映して引き続き需要が低迷した地域がある。

その中で、やはり供給が非常に過剰になって事故を起こす要因になっているというのは、これは現実の問題として、我々、行政府としては直視せざるを得ません。とりわけ、今日、お手元にありますけれども、この東京ですら昨年来に比べてタクシーに起因する事故が増えております。このために警視庁から4月だけではなくて、6月に異例の要請を受けております。タクシーに関して「もっと安全にせよ」と、警視庁の交通部長から言われておるぐらい、やはり供給過剰問題と安全は一体として考えざるを得ない。

ちょっと話が長くなりましたが、規制緩和の結果ではなくて、やはり供給が多過ぎるために、端的に言うと「空車」で走らざるを得ないために事故が起きている。これは現実の問題として指摘せざるを得ないと考えております。

もう一点だけ、先生に申し上げたいと思いますのは、これまた事業者団体、あるいは組

合の皆さんと意見が違いますが、我々、平成 14 年以前の法制度に戻そうと考えているわけではありません。ただ、問題のある地域に対策を講じたいというのが 7 月 3 日の国土交通省の「考え方」でございます。

○中条主査 まず、一つ、明確になったことは、国土交通省さんとしては規制緩和が理由で事故が増えたとは考えていないということですね。

○本田自動車交通局長 はい。規制緩和、強いて言うと、厳密にいきますと規制緩和だけで問題が生じているわけではないということです。

○中条主査 2 つ目確認したいのは平成 14 年以前の状態に戻すつもりはないと。

○本田自動車交通局長 はい。私どもはありません。

○中条主査 したがって、法律の改正をするつもりはないと。

○本田自動車交通局長 法律、法的な措置が要るかどうかというのはまた別問題だと思いますが、平成 12 年の以前の道路運送法に戻す意識はありません。つまり、需給調整規制を復活させる考えはありません。

○中条主査 それはないということですね。

○本田自動車交通局長 はい。

○中条主査 そうしますと、今回、出された通達のようなもの、これは一応、国土交通省としては、恐らく道路運送法の 8 条に基づいておやりになっているのだと思いますけれども、国土交通省としては合法的だとお考えになっているわけですが、それでは不十分であるということですか。

○本田自動車交通局長 申し上げたいのは、そういう意味では、やはりデータで御覧いただきたいと思いますが、参考資料の 16 ページ以下をお開きいただきたいと思いますが、ここはちょっと重要な問題ですので申し上げたいと思います。

これはたまたま規制緩和前とその後を比較したデータでありますけれども、16 ページで日車実車キロ、タクシーが一日にお客さんを乗せて運ぶキロでありますけれども、その右側を御覧いただきたいのですが、規制緩和の後、日車実車キロが増えている地域はやはりあるわけです。

平成 14 年の法改正というか、厳密にいうと平成 12 年の法改正ですが、それ以前の法律は全国至るところで新規参入、あるいは増車について免許制、認可制といったものを取ってまいりました。申し上げたいのはこの右側の日車実車キロが増加しているようなこの地域で平成十何年の前のように需給調整をやる意味は、私は全くないと考えております。これが 7 月 3 日の考えです。

他方で、左側ですけれども、いろいろな理由があるとは思いますが、日車実車キロが減っております。仙台でいきますと 27%、あるいは青森で 23%。これは恐らくドライバーの方々の賃金に直結する問題であります。こういったところについて、これを改善するための取組みは必要だと考えます。

したがって、これを全く放置するわけにはいかない。このために法的な措置が要るので

あれば、地域限定、あるいは期間を限定してでも対策が要る。これが7月3日の私どもの考え方でございます。

○中条主査 そうすると、地域限定、期間限定でそういうことができるような法律の改正は考えていると。

○本田自動車交通局長 最終的には交通政策審議会の御議論ですが、7月3日の我々の考えはそうです。

○中条主査 一応、そこはそのお考えということで、わかりました。確認ができてよかったですと思います。そうしますと、規制緩和が理由ではないが、供給過剰ではある、とのお考えとして、では、理由が規制緩和であろうがほかの理由であろうが、台数の増加と賃金や事故は相関がないことがデータでわかっているのに、台数を規制されても事故を減らし賃金をあげる効果がないことには変わりはない。

また、賃金の低下は規制緩和のせいではないとなれば、例えば景気の動向であったり、いろんな他の理由であるわけですね。そういった一般的な状況で発生しているということが恐らく私は正しいのだと思います。

タクシーの運転手さんの収入が下がってきているというのは、タクシーの運転手さんだけではなくて、ほかの産業もそうでありますし、飲食店とかそういったところも同じでありますから、そういった一般的な景気動向によってそうなっている。

そうなっているときに、なぜそれに対して個別の対応を、地域限定とはいえ、需給調整というやり方でやらなければいけないのか。それが効果のあるやり方であるとお考えになっているのか。質問をそういう点に換えてお尋ねするとどうなりますか。事故率を下げるということ、運転手さんの給料を上げるということ、台数規制という形で対応することが正しいとお考えになっている根拠はどこにありますか。

○本田自動車交通局長 先に申し上げたいと思いますが、そういう意味では7月3日の「現時点での考え方」を資料としてお示ししておろうかと思えますけれども、是非、この点で強調させていただきたいと思いますが、7月3日の「タクシー問題についての現時点での考え方」は私どものものでありますけれども、その資料の中の4ページをお開きいただきたいと思えます。

「現時点での考え方」につきましては、これまた経営者団体の方々、あるいは労働組合の方々からいろいろ御批判はあろうかと思えますが、今日、起きているタクシーの問題の原因を幾つか並べさせていただいております。

原因の1つは供給過剰以前に、供給過剰の問題にも絡みますが、やはりタクシーの輸送人員が減っている、タクシーに対しての需要が減っているという問題というふうに指摘をさせていただいております。

そして2つ目として、減っているにもかかわらず、地域によっては供給がどんどん増えているということを指摘させていただいております。

それから、3つ目の問題として、これはやはり、はっきり言って、非常に過度な運賃競

争が展開されているということも指摘をさせていただいております。

4つ目の問題、先生、これは是非、御理解いただきたいのは、タクシーについての構造的な要因として、とりわけ大都市においてはお客様がタクシーを選べない、観念的には普通のタクシーといいタクシーと悪いタクシーがあるはずですが、お客さんが選べない。したがって、経営者の、全員の経営者とはいいませんが、端的に言うと放漫な経営者でもやっているといるという構造的な要因を指摘せざるを得ない。もう一点はやはり本質的な問題として、ドライバーの方々の賃金が歩合制になっている。

こういうことを指摘させていただいて、私どもは、その対策の1番目ですけれども、供給過剰、つまり数量抑制の問題ではなくて、今日のタクシー問題を解決するための一番必要な対策は、やはりお客さんにアピールするような新しいサービス、そういった利用者のニーズに合致したサービスの提供をしましょうというのが、この対策の1番目です。これはやはり全国でやるべきだと思います。

ただ、現にお客さんに対して余りにも車といいますか、ドライバーの方が多過ぎて、かつ年々、その賃金が悪化している。これを放置するわけにはいかないというのが、今回の対策であります。

○中条主査 ドライバーの方の賃金が減少しているということについて、それは他の業種でも同じような状況で起きているわけでありますから、これについて「そういうことが問題である」と、すなわち一般的に労働者の賃金が下がっていることについて問題であるというなら、これはタクシー事業だけの問題ではないわけであります。これは厚生労働省がお考えになるのかどうか、わかりませんが、そういったところで議論をする話であります。これは飲食店等についても同じわけです。

輸送人員が減少していることもまたいたし方ないことであって、全体の需要が減少しているということも、これもいたし方がない。それに対してどう対応するかとすれば、よりよいサービス、より安いサービスを提供して需要を獲得していくということしかないわけであります。

そういった努力をされる事業者が生き残っていくという形をつくっていくことが大事だと思うのです。私は平成14年の規制緩和後、さまざまなタクシーのサービスが提供されただけではなくて、新規参入の会社のヒアリングをいたしますと、運転手の確保という点でもかなり努力をして、いい運転手を確保していこうということを考えておられる。

そして「消費者の選択がきかないサービスだ」とおっしゃいましたけれども、これは路上においてはそうではあるかもしれないけれども、それ以外のところでは、十分に「うちの会社を選択してくださる」という、顧客を大切にするような経営をやっていらっしゃる会社もあるわけであります。そこでは十分に選択がきく。

また、路上であっても、タクシーがたくさんいるからこそ私たちは選択ができるわけです。私は地理がわからないタクシーの運転手さんですと、すぐに降りて別のタクシーを拾います。これはタクシーの台数がたくさんあるからこそできる選択であるわけですね。あるいは

はタクシーの頭の上に「うちのタクシーはこういうタクシーです」「絶対に地理については自信がある」とか、そんないろんなマーケティングのやり方があると思いますけれども、そういうことを示していただければ、選ぶ方も路上であってさえ選ぶことができるわけです。

いずれにしましても、よりよいサービスをより安価に提供してくれるタクシー事業者が生き残っていくということが重要であるわけです。先ほど待鳥さんが、私が昔、「需給は市場で決まる」と言ったとおっしゃいましたが、新規参入があるということは、まだリターンを求めて入ってくる人がいることを示します。「それが市場のなせる業」です。一時的には当然、うちはこういう形でいいサービスを提供しよう、そういう自信がある、いい運転手を確保して提供しようとする自信があるから、マーケットに参入する人はいますから、当然、全体の需要が一定である、あるいは減少している状況でもそういう行動を取る人たちはいるわけです。

通常の産業の場合にはそこでもってリタイアをする人たちもいるわけです。これはその中で経営がうまくいかなくてだめだと思ったら、リタイアをされればいいわけで、それぞれの経営者の判断であるわけですね。

タクシー事業はそうならない非常に特殊な要因があって、そこに市場介入をしなければいけないという根拠はどこにあるのか。飲食店の場合ですと残念ながら経営がうまくいかなかったら、経営者は責任を取って、しょうがないのでリタイアをします。その従業員は当然、首になります。市場はそういう形で動いていくわけであります。しかし、飲食店でも、自信があれば、需要が減少していても、参入したり、リタイアしないで残る人もいます。タクシーについて、そういった一般産業と違うような特別な市場介入をわざわざしなければいけない理由は、どこにあるとお考えになりますか。

○本田自動車交通局長 飲食店の方々、そこに従事されるの方々も是非、賃金を含めて、生活水準が向上されるべきだと、私は一人の公務員として思います。ただ、国土交通省の立場として申し上げますと、くどいようですが、タクシーはそれぞれの地域で、やはりそこに暮らす人々にとってなくてはならない公共交通機関だと私は思います。

そういう見地から見ますと、タクシーの場合には繰り返しではありますがありますが、そこで現実に働かれるドライバーの方々がサービス、あるいは営業活動、これは経営者ではなくて利用者に対して直接、そういったサービス、あるいは営業活動を提供しておられるのは運転手の方々だと思います。

そういう意味で、先ほど、あえて安全のことを申し上げましたけれども、運転者の方々の労働条件の問題は消費者に対しての安全性を含めたサービスの質の問題に直結する問題だと考えております。

なおかつ、更に加えて運転者の給与が歩合制になっている。したがって、需要、あるいは供給、その問題が賃金に直結するという構造がございます。私はドライバーの方の賃金が幾らだったらいいということを申し上げませんが、是非、草刈議長には御覧いただきました



いのですが、この資料の12ページを御覧ください。

平成19年のタクシー運転者とそれぞれの都道府県における全産業者の、全産業の労働者の方の年間所得の比較を出させていただいております。ここに御覧いただくとおり、京都まではそれでも年間300万円の年収がございますが、それ以外の地域は年収で300万円を切っているという状態になっております。

この水準がいいとか悪いとか、これは申し上げませんが、これを更に悪化させるのは公共交通輸送を預かる国土交通省としてはやはり問題であると考えております。

○草刈議長 ちょっと質問をしたいのですが、さっきからお話を聞いていると、要するにいわゆる需給関係が供給過剰になりましたと。それは別に14年にどうのこうのではなくて、値上げをしてしまった挙げ句にというのもありますし、いろんなものが重なってそういうふうになってきたということだと思っております。

そういうことは何もタクシー業界だけではなくて、あらゆる産業で需給関係がよくなったり、悪くなったりするわけですね。ですから、供給過剰、要するにその設備が過剰になったときにどうするのというのは、これは役所の責任ではなくて、経営者の責任です。

それを経営者がそういうふうにするように持っていくべきであって、それではもう強制的に、いわゆる参入規制で参入をやめさせるとか、それから台数を減らせるとか、そういうことによって解決を官主導でやるということ自体が、私にとっては極めて奇異に感じられる。まさに「パターナリズムというものがまだ生きているのかね」というのが、僕は非常に疑問に思います。

それから、安全の問題ですね。賃金の問題も含めて、この賃金の問題もまさに労使でやるべき問題であって、それで当然、労働組合は今や別に敵対関係にあるわけでも何でもなし、要するに労使でもってどうやって自分の企業をいい方向に持っていくか。要するにしんどいときにどういうふうがいい方に持っていくのかというのは、両方で話し合って、なおかつ労働者の労働条件が保全されるというふうにしていくべきなのです。

それを「その業界のせい」とか、あるいは「官庁が何かやってくれるんじゃないの」と、こういう思想は信じられない。例えば自動車産業は今、どんどん減っていますよね。そうすると、例えばトヨタに対して「この工場を閉めたらいいじゃない」とか、これはそういうことをやっているのと同じですよ。

だから、そういうやり方自体がもう完全にアウト・オブ・デイトになっているということが、非常に僕は疑問に思うのと、それから、事故の問題。これまた、これも別に増えたから、減ったから、では、私のところも船会社ですから事故はありますが、「船が増えたから事故が多くなっていいんだ」、そんなこと、全然、考えていませんよ。

事故をミニマイズするというのは経営者の仕事であり、さっきエムケイの青木社長が言っていた、働いている人たちへの教育であり、またそれで事故を減らしていくというのは経営者の自己責任ですよ。だから、もし、国土交通省さんができるのだとすれば、消費者側に選択権があるとすれば、要するに赤と青と黄色と3つの色にして、「この会社の事故

が一番少ないよ」という表示をしてあげるとか、そういうふうをサポートすべきであって、とにかく台数を減らせば事故が減るなど、そんな短絡的にどうして物事を考えるのか。

さっきの資料で見ても、これは要するに実車率が減ったから事故が増えているというのがありましたね。けれども、この前の、それでは平成12年の前はどうか説明されるんですか。だーっと減っています。それで事故は物すごく増えています。このとき、一体、どういうことをやったのかとかね。

これに比べたら、このギャップは要するに物すごい目くじらを立ててやるような話でもないけれども、ただ、事故が多くなっていることは相対的に事実かもしれない。だとすれば、それはやはり自己責任でやるべきものであって、その辺の物の考え方が僕は非常に奇異に感じられるのです。

○待鳥書記長 安全問題を装置産業の安全問題と一緒にしていただきたくないですね。やはりタクシーの安全はハンドルを握っている運転者にかかっているわけですよ。その状態が悪化している以上は、その悪化している原因を取り除かないと事故の減少にはつながらないのではないかと思います。

○中条主査 その因果関係は不明確であるということは申し上げた。

○待鳥書記長 それで、それが供給過剰であるし、過度の運賃競争だと言っている。

○中条主査 いや、データの的にはそうではないです。

○待鳥書記長 いや、過度な運賃競争もあるわけです。

○中条主査 それはそういうふうにおっしゃっているだけであって、データの的にはそうではないではないですか。

○待鳥書記長 実際に供給過剰になっているんです。

○中条主査 供給過剰になっているかどうかというのは、マーケットが決めることです。

○待鳥書記長 マーケットが決めるというが、利用者が減っているのに、車が増えているのはマーケットで決まっていけないということです。

○中条主査 それはマーケットが決めることです。短期的に増えることもありますよ。

○待鳥書記長 それが7年も8年も続いているということですか。それで「市場が求めている」と言われていますけれども、需要が減って利用者がいない。そこで供給が増えていくということは、これは、今、騒がれているような、ああいう変な金融商品を売っているのと同じではありませんか。

○中条主査 そういう悪い事業者が淘汰されていくような環境にしていけばいいわけです。

○待鳥書記長 はっきり言って、今、そういう悪い事業者がどんどん増えているわけです。

○中条主査 だから、「台数を減らしたら、そういう人たちが減るんですか」ということを申し上げているわけです。

○福井委員 さっきの議論に関連して、本田局長がおっしゃいましたその事故発生件数、走行キロ当たりの事故発生件数と日車実車キロとの相関ですけれども、今、草刈議長からもちよっと触れましたように、平成8年から12年にかけて30%ポイント以上、事故が増

えているのですね。それで日車実車キロは減っていると。局長のおっしゃるのは「規制緩和のせいではないけれども、日車実車キロが増えると事故は減り、減ると事故は増える」、そういう御趣旨でございますか。

○本田自動車交通局長 もう一度、これは是非、御理解をいただきたいのは、需給調整規制の廃止は供給に関してのコントロールをやめたということですね。供給過剰は供給だけで発生する問題ではなくて、需要とのバランスで発生するわけで。

○福井委員 そうですね。

○本田自動車交通局長 はい。残念ながら、もう、この規制緩和以前にタクシーに対しての需要は激減しているわけです。

○福井委員 規制緩和だけではないわけですね。

○本田自動車交通局長 私、本当に申し上げたいのは、国土交通省は「規制緩和の結果、安全問題が発生した」と一度も言ったことはないと思います。

○福井委員 ただ、この数値は議長もいみじくも申し上げましたけれども、需給調整条項の撤廃ということが全く影も形もない段階に物すごく大きな変化率を示して、行った後ではむしろ非常に小幅な変化率を示している。ということは、需給調整条項の撤廃は因果関係が、百歩譲って、仮に何らかあるとしても、大きなシェアを占めていないということになりますね。

○本田自動車交通局長 トータルとしてはまさにそのとおりなので、それでくどく申しませんが、これはやはり地域によって違うと言わざるを得ないのです。これは是非、客観的なデータで議論をしたいものですから。

○福井委員 地域によって違うのはよく認識していますが、ただ、その地域で状況が悪いとされるところも、それが果たして需給調整条項の撤廃という因果律に基づくものかどうかというのは、必ずしも検証されていないのではありませんか。

○本田自動車交通局長 念のために申しますが、私どもは需給調整を復活したいというわけではありません。ただ、供給が余りにも需要を上回っている際問題点があるのです。

○福井委員 連続するものはあると思いますけどね。

○本田自動車交通局長 それに対しての対応をしたいということを申し上げております。

○福井委員 それで、日車実車キロが増えると事故が減る、ないしはその逆になる。その理屈がちょっとよく理解できないところがあるんですね。というのは、日車実車キロはタクシーの運転手さんが働いている、いわばその実働時間にかなり依存するわけですね。実働時間なり、実働時間当たりの距離が出ると、それは要するにより働いているということですから、労働条件が過重になって、たくさん乗って仕事をしている場合には事故が増えるかもしれない。

逆に余り乗らないで、実際の実働距離なり時間が少ないときには事故が減るとというのが、むしろ普通の推測のようにも思うのですが、それは逆ということになるんですか。

○本田自動車交通局長 いずれにしても、データ上はここでお示したとおりなので、そ

れ以上の分析はしておりませんが。

○福井委員 ちょっと、推測しにくいですね。働く時間が多くて労働過長になれば事故が増えるということならわかりますが、因果関係、因果律として考えた場合には、働く条件が悪くなるほど事故が減るということをおっしゃっているように聞こえるのですが、それはちょっと妙ではありませんか。

○本田自動車交通局長 一般論としては、やはり、済みません、その意味では余り申し上げるのはあれなので、ちょっと警視庁の交通部長さんから出ている6月13日の「お願い」とありますが、要請、あるいは警告書を御覧いただきたいと思います。

これは本年に入って2回目の要請書ですが、そこにありますとおり、「前年同期比較しますと、云々。そのほとんどが空車時に発生しております」ということで、やはり、恐らくお客さんを探して運転をしておられる最中に事故がかなり発生しているというのは、警視庁としてもお考えのようだと思います。

○福井委員 空車時に事故が発生するというのとさっきのその因果律とは、直接、結び付きにくいように思いますけど。

○本田自動車交通局長 日車実車キロが減るというのは、日車実車キロというのはあるタクシーが一日にお客様を乗せて走ったキロです。これが減っているということは、他方でお客さんに乗せていないで走っているキロ、あるいは時間が増えているということです。

○福井委員 ただ、待機時間もありますから、お客を乗せていないときには常に街中を流して走り回っているという想定は、必ずしも成り立ちませんね。

○本田自動車交通局長 したがって、ずっととまっておればそうだと思いますね。その点は先生のおっしゃるとおりです。

○草刈議長 相対的に実車率が減ると空車率が上がるということですよ。だから、当然のことながら、量的にはそれが増えるわけですから、その間に事故がたくさん、平均的には起こるというのもむべなるかなだと思いますし、それからやはり空車率は、変な言い方ですけど、やはりお客さんを探してキョロキョロしているから事故が起こるというよりも、お客さんに乗せているときは、やはり運転手さんは非常に緊張感を持たれるはずですよ。

競争も激しいし、とにかくビールまで出そうという競争でございますからね。非常に激しくやっていると。だから、その間の緊張感は確かにあって、空車時にやはりその緊張感がなくなるということであれば、それはまさに経営がウォーニングをしっかりと出して、教育しなければいけない。そういう問題にすぎないのではないかなと、私は経営者として思いますけど。

○中条主査 東京の事故発生件数の変化率については、平成13年と18年を比べると実は減っているわけです。警視庁さんとしては短期的に去年、事故の絶対数が多いので、そういうお願いをされたのかもしれませんが、経年変化で見るとそんな大きな話ではないということです。

○福井委員 平成19年の11月と、それから20年の7月の通達ですが、仙台については「道路運送法の8条による緊急調整措置」というのは官報告示でなされていて、法令上の根拠が非常にはっきりしていますが、その他のここで想定されておられる特定特別監視地域とか、それから、もう一つの概念が特別監視地域ですけれども、これらの法的な直接の根拠はないのですか。

○本田自動車交通局長 先生、その中で2つに分かれると思うのです。一つは、今回、特定特別監視地域に指定させていただいた趣旨は、ちょっと時間をいただきたいと思いますが、やはりその地域で起きている問題を解決するために、事業者の団体に対してお客様を増やす努力、それからまさに議長がおっしゃったとおり、労働条件を改善する。これはまさに経営者がなさるべきことです。それから、悪質な行為をしない。

この3つについてどう対処するかという計画をつくってくださいと。しかも、それはその地域の消費者の皆さんの意見も反映したような計画をつくってくださいと。これは要請です。したがって、行政からのいわゆる要請。

○福井委員 許認可なり、あるいは法令上の何らかの作用法上の根拠があるというわけではない。

○本田自動車交通局長 一応、道路運送法を背景にして、その地域のタクシーをよくしていくべきだという。

○福井委員 行政指導ですか。

○本田自動車交通局長 はい。

○福井委員 これはどちらも、特定特別監視地域も特別監視地域も、行政指導に基づく要請であると理解すればよろしいわけですか。

○本田自動車交通局長 そうですね。そういう部分と、したがって、増車をなさるときには60日前に来てくださいと。監査とかいろいろなことで申し上げますというのも、これも基本的には行政指導です。もう一点。これは厳密に法律議論とさせていただきたいのですが、新規参入に関しての最低車両基準、この引き上げをさせていただきました。

これは道路運送法に基づく許可基準。これは法律に基準がございますが、その具体的な細目は行政通達で定めさせていただいておりますので。

○福井委員 6条の許可基準ですか。道路運送法6条に許可基準というのがありますが、一般旅客自動車運送事業の許可でしょうか。

○本田自動車交通局長 はい。

○福井委員 これは「次の基準に適合するかどうかを審査して、これをしなければならない」として、3つほど要件がありますが、政省令なりに法令に委任しているという構造ではないですね。

○本田自動車交通局長 ないです。

○福井委員 ということは、本法一本の基準ですね。本法一本の基準について、その細目は通達で定めておられる。こういう理解でよろしいわけですか。

○本田自動車交通局長 はい。

○福井委員 そうすると、法解釈が変わったということですか。つまり、審査基準がこの通達をもって変更になったということですね。

○本田自動車交通局長 そうです。審査基準の変更です。

○福井委員 そうすると、その前段の方の行政指導の部分についてもう少しお伺いしたいのですが、この通達を拝見すると、この行政指導に従わなかったときにたまたま法令違反が発見されたようなときには、処分日車数を4倍に加重するとか、かなり実際の法令上の処分に連動して厳しい、いわば行為規制的なものがかかっているようにも見受けられるのですが、その法令上の根拠はどういう整理ですか。

○本田自動車交通局長 それはもう、処分基準の運用基準としか言いようがありませんね。

○福井委員 これ自体は、行政指導ですね。

○本田自動車交通局長 要請自体は行政指導ですね。

○福井委員 ただ、ちょっと、そのところが基本的に疑問なのですが、行政指導は全部、行政手続法の規律を受けていますから、行政手続法上、行政指導は、「行政指導に携わる者は行政指導の内容があくまでも相手方の任意の協力によってのみ実現されるものであることに留意せよ」と32条の1項にありまして、2項には「行政指導に携わる者は相手方が行政指導に従わなかったことを理由として不利益な取扱いをしてはならない」とあるのですね。

ということは、処分要件、処分が加重されるということは、法令上のいわば「不利益加重」ですから、法令上の処分をなすに当たって行政指導に従わなかったことが加重事由になるというのでは、この手続法上の不利益取扱いに端的に当たることにはなりませんか。

○本田自動車交通局長 その場合の処分の前提として、これは法律違反があるからです。

○福井委員 勿論、そうです。法律違反があるにしても、法律違反があったときの効果をほかの場合よりも加重する、要するに行政指導に従っていないでやった人については、従っていてやった人よりも余分に加重するということは、行政指導自体が不利益処分の序列を付ける根拠になっているように見えるんですね。

○本田自動車交通局長 そこは一度、ちょっと精密に議論をさせていただきたいのですが、私どももそこはしっかり見させていただいた上で申し上げたいのは、法律違反が現におありになる方で、それに対しての処分は特定特別監視地域とほかの地域では差を設けさせていただいたというだけです。

○福井委員 ですから、端的に、行政指導違反ということがいわば法令上の重い処分につながるというのは、不利益取扱いの禁止に反するようにも見えるものですから。

○本田自動車交通局長 そこはちょっと法律論をしっかりとさせていただきたいのですが、行政指導違反ではなくて、道路運送法違反があるからです。

○福井委員 しかし、道路運送法上、さっき申し上げましたように、許可基準の6条にはその行政指導に従うか否かによって、いわば許可の要件を変えたり、それから「処分」と

というのは多分、40条に出てきておりますし、あと業務改善命令が31条にあります。さつきからこのあたりを熟読してはいたけれども、どの法令上の要件についても、行政指導に従ったかどうかに応じて法令上重い処分を受けたり、軽い処分を受けたりするというような扱いをしても構わない、というふうに読める条文、要件根拠を発見できなかったのです。

とすると、法令上は一律に基準を定めることになっている。それが行政指導で定められるということは、行政指導による基準自体は勿論、あり得べきことですが、そのときにいわゆる行政指導にいわば従ったかどうかに応じてひどい処分になるか、軽い処分になるかが決まるというのは、法の委任の範囲を超えているのではないかという強い疑いを持ったのです。そこら辺り、つじつまの合う説明はできるのでしょうかということです。

○本田自動車交通局長　そこはちょっと、実務的に説明をしたいと思います。

○中条主査　法的適合性については、是非、後で御説明を文書でいただければと思います。済みません、時間の関係がありますので、申し訳ありませんが、別の議題といいますか、更なる規制改革についての御議論を伺いたい。

特に運賃規制と営業区域の規制の緩和という話でありますけれども、今、さまざまな会社が、事業者がいろいろ努力をしておられて、それが実を結びつつある状況であるわけですが、その中で運賃の設定等々について、よりよいサービスであるならば、質の高いサービスならば、何もその上限を設定しなくても、それより高い運賃を取るということも、これもあっていだろうなと私たちは考えております。

それから、さまざまなサービスを提供する、タクシー事業そのもの以外のいろんな付加的なサービスを運転手さんがいろいろ提供されるわけですが、そういったものを込みで運賃を設定できるようにするとか、そういった点についてどうお考えになっているのかということと、それから、もう一つは、やはりまだ営業区域の規制があつて、東京のタクシーは横浜へ行って、帰りに横浜から東京のお客さんしか拾えませんよと。川崎に行く人はだめですよと、今、そういう状況があるわけですが、こういった営業区域の規制を撤廃してやることによって、消費者利益が向上するとともに、事業者としても事業のやりやすさということが出てくると考えるわけですが、その点についてはどのようにお考えになりますか。

○本田自動車交通局長　まず、運賃規制の問題ですが、最初にお断りしたいのは、決して逃げの答弁をする気はありませんけれども、現在、交通政策審議会でまさに御議論いただいております。そういう中での私どもの考えを申し上げたいと思いますけれども、やはり上限という問題に関しては規制が要るのかなというのは、正直、思っています。

昨年来、運賃改定が全国で行われました。とりわけ東京の運賃改定をめぐっては、政府部内においてすら「値上げ率が大き過ぎるんじゃないか」「もっと抑制すべきだ」という議論がありますとおり、やはり、全くの自由というのがいいのかという点については国土交通省としても疑問に思っております。それは見解として申し上げたいと思います。

それから、営業区域の問題は余り小さい区域がいいとは思いませんけれども、やはり運転者に対する運行管理の問題、あるいは地理的な知識を含めた運転者の質の問題を考えますと、一定の営業区域、この限定は要るだろうと思っています。

ただ、先生、御存じのとおり、かつてはもう、もっともっと営業区域が細分されてきたものを、今、統合・拡大しておる最中でありまして、必要な見直しはしていきたいと思っております。

○中条主査 この点については、業界の方ではどうお考えになっていますか。

○富田会長 営業区域は少しずつ拡大してきていますが、余り拡大し過ぎますとお客さんが集中するところへ車が皆集まってしまうと。そうすると、お客様が少ないところに車が全然行かなくなってしまうと。

○中条主査 それは大変いいことではありませんか。

○富田会長 そうしますと、そこに住んでいらっしゃる方が非常に不便を感じるということで。

○中条主査 住んでいる方は需要があれば乗るでしょう。

○富田会長 そういう過疎地へ集まらなくなるんですね。

○中条主査 だから、供給者が少なければ、そこで稼ごうという運転手さんも登場するのではありませんか。

○富田会長 より需要がある方に集まっていくと。

○中条主査 例えば台数規制などをやってしまうと、よりそういうことは対応が不十分になりますね。

○富田会長 地域でそれを分けて、それを標準化して、どこにお住みの方にも車を供給できるというような、その事業区域が分割されているわけです。それでまた余り広くしてしまうと、地理がちょっとわからなくなる場合があるのですね。ですから、ある程度、地域に特化した公共交通機関ですから、地理をよく知っている運転手さんに運転してもらうということも大事なものですから、余り広くしてしまうと、「そちらの方はよくわからない」という問題も出てきますので、やはり、いろいろ問題が出てくるのかなと。

極端に言えば、「日本中、一つにしてしまえばいいじゃないか」というお話もあると思いますけれども、そうすると、ちょっと外へ行くと、「長野の方のどこへ行ってくれ」と言っても、「何だかわからない」とかですね。

○中条主査 でも、行先のほうは、沖縄でもどこでも行けるようになっているのですから、今の説明は論理的でないですね。

○富田会長 そういうことになるので、タクシーはもう少し平面的な近距離用の交通機関だと思っていますので、やはり余り区域が拡大してしまうということはですね。

○中条主査 平面的な交通機関かどうかは、富田さんがお考えになることではなくて、消費者が考えることですよね。

○塚本協議会議長 エリアの問題はちょっと矛盾するところがあるので、そのエリアとい



うことに対して、先ほどおっしゃいました規制改革の効果として小さい参入業者もあるということですが、エリアが拡大すればするほど、ブロックは、要するに他府県に及ぶ事業者の方が優先されるのが事実なのです。

この問題は非常に労働側としては問題があると思っています。それと、先ほどの運賃問題にちょっと触れさせていただきたいのですが。

○中条主査 今の理由をもうちょっと説明していただけますか。

○塚本協議会議長 だから、新規参入を弱小業者でも努力できるということになれば、それで資本力が要るわけですね。要するに大阪、京都、神戸というエリアをやるといならば、これは我々の企業もそうですが、大きい企業はそれはすぐできるわけですね。

同一運賃で同一展開ができるわけです。ところが、小さい企業であれば、弱小企業であれば、それができないわけです。そうすると、無理にでも、要するに営業所をつくったりするということになりますので、これは非常に私らとしては、私の観点から言えばおかしいと。これが一つ。

その前に料金の設定事由のことは同じ議題なので言わせていただきたいのですが、今回、規制緩和の問題になるときに、いつも非常にほったらかしになるのは、我々、労働側の問題なのです。これは先ほど切って捨てられたので、非常に憤慨しているのですが、企業の問題外の問題であるとか、要は一刀両断のもとで規制緩和に何ら関係もないということですから、私は国民の一人として非常にそれはおかしいと思います。

実は「タクシーはほかの交通機関と同じだ」「ほかの業界と一緒だ」と言われておりますが、実は違う。なぜならば、これはいわゆる歩合制という、要するに一つの賃率というものであった以上は、規制改革というものがあって、企業があって、消費者がある段階で企業と同じレベルで、我々、労働力はあるべきなんですよ。

私は、量販店のように安売りをしたときに、企業が全部、売り子にかけないで、企業が持っていればいいではありませんか。だから、要するに今度の料金の問題も上になろうが、下になろうが、要するにそれに対してもし下になった場合は、言っては悪いけれども、全額を企業が持つというならば、この話は、その理論は非常に通ると思うのです。

ただ、いつも置き去りにされていく理論は、要するに我々が例えば何かをやったときに必ず労働者に弊害が起こる。その意見を聞かないで、それは企業間、要するに業界内の問題だと切り捨てられるのはおかしい。

もし長距離の安売りをやられるなら、その分を企業が負われて、そして平等にその分を労働対価として、650円なら650円分を乗務員に払っていて、そして企業として非常に活性化をもたらしてサービスをやっているというなら、筋は通りますよ。

しかし、結局、その分の半分は賃率ということで、全部乗務員に被せ、ガソリン代まで乗務員に被せてしまったら、恐らく企業、規制緩和、企業、消費者ではなくて、これは規制緩和、労働者、消費者ですよ。

その論理で物を言わないで、私らは、「おまえらは黙っておけ」という論理は非常に

かしい。タクシーに関して言えば、労働者、消費者という関係はやはり見てほしい。我々も国民です。規制緩和は国民のために行われているものです。そこを見ないで、「それは産業内のものである」という論理は非常に飛躍していて、私は憤慨を感じる。

○中条主査 全く、そんなことは申し上げておりません。

○塚本協議会議長 いや、それはそのとおりで思って、だから、その部分を明快に、だから、言っては悪いですが、料金を触られるならば、料金体系を論議されるべきです。料金体系を論議した中で、料金を上に上げる、下に下げるという論理がなされないと、料金のことばかりを論議されて、料金体系が据え置かれてしまうと、我々、労働側としては何も言えなくなる。これは非常におかしな論理である。要するに、先ほど、「一般市場と同じだ」とおっしゃっていましたが、一般市場とタクシー業界は違うのです。

○中条主査 だから、その違いということを明確にきちんと論理立てて、説明をしていただきたい。

○塚本協議会議長 先ほどから国土交通省がおっしゃっている。要するに労働賃金が直接、はね返る、そういう問題です。これは、山内先生がおっしゃっていますが、「運輸関連の事業においては、公企業の特許」とおっしゃっています。

これに関しては、「この場合、国は広範囲にそれに事業を管理することは許されると考える」という論理で、先生も御存じかと思いますが、山内先生がおっしゃっていることなのです。

つまり、ある意味においてこういった中へ入って、料金体系までいじくらないと、道路運送の旅客の命、安全の担保ができないということではありませんか。それを「知らん」と言われたらですね。

○中条主査 そういう因果関係がデータからみてないということを申し上げているんです。

○青木社長 今、おっしゃっておられた部分というのは、いろんな話があると思いますが、タクシーと一般の商品は確かに違う部分はあるけれども、では、安かろう、まずかろうで、我々は「料金を安くしたから、事故が増えます」と言って、基本的にそんな会社が残れるわけがないでしょう。

例えば、先ほどおっしゃったように、自動車メーカーがコストダウンをするために部品を一つとって、「ブレーキがきかないようになるかもしれません」。そんな車、だれも乗らないではありませんか。ですから、それは例えば一般の普通のところから労働力人口が流入してくる。それを受け皿として採る。

先ほど、私がちょっと話をし過ぎましたけれども、基本的な論点は何かといえ、労働者の問題も当然あるけれども、それを監督・管理するのは、別に国土交通省ではないのですよ。国ではない。それは経営者なのです。つまり、経営者の問題なのです。

○草刈議長 私どもとして申し上げたいのは、要するに、労働問題については、労働者をらち外に置いているなどということを行っているつもりは全くもってないわけです。全交さんの我々の意見書に対する反論の中にも書いてあるけれども、「歩合給にあぐらをか

いた経営者に経営努力を期待するのは、ないものねだりだ」ということを書いてあるけれども、そんなことを言っているのはだめですよ。むしろ、労働サイドからもっと頑張ってもらわなければだめですよということを、むしろサポートしているのであって、ちょっとその辺を誤解されるとつらいものがあるので、その議論はまたの機会にお願いできればと思います。

今日はどうも、いろいろ忌憚のない御意見をお聞かせいただき、ありがとうございました。私どもとしましては、先ほど局長が言われましたように、「いわゆる規制緩和だけがその原因ということでは決してない」という話なので、変な法律、更に改悪するような法律を措置するようなことは多分されないだろうなという期待を持ちながら、今日の会合を終わらせていただきたいと思います。

それでは、本日は労働側の皆さん、それから経営者側の皆さん、エムケイタクシーの皆さん、来ていただいて本当にありがとうございました。今後とも、どうぞ、よろしく願いいたします。