

## 第 11 回運輸 T F 議 事 次 第

1. 日 時：平成 20 年 11 月 14 日（金）9:30 ～10:49
2. 場 所：永田町合同庁舎 2 階 B 会議室（206 号室）
3. 項 目：「タクシー事業を巡る諸問題」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  
自動車交通局 旅客課企画調整官 阿部 竜矢

### 5. 議 事

○ 中条主査 それでは、「運輸 T F」の第 11 回の会議を開催させていただきます。

今日は「タクシー事業を巡る諸問題」について、国土交通省さんからヒアリングをさせていただくことになっております。それでは、早速ですが、よろしくお願いたします。

○奥田課長 昨日、交通政策審議会のワーキングがありまして、今、お手元にも配っていただいている資料に基づいて審議をいただきました。「公表された答申案」と書いてありますが、これはこれまでの議論のまとめということで、まだ答申案という位置付けではないのですが、答申に向けて、昨日、議論をいただいたということでもあります。

質問事項の 1 つ目の「「供給過剰対策」に関する諸論点について」ということですが、まず、私どもがどのような枠組みで処置を講じるのかということですが、これは昨日の「議論の取りまとめ」という資料の中にも書いておりますが、まず、タクシーは地域公共交通を形成する公共交通機関であって、地域社会の活力維持の観点からも、それぞれの地域でタクシー機能を安定的に維持、活性化していくことが必要なのですが、例えば輸送人員の減少ですとか、輸送力の増加ですとか、あとは運賃競争、もしくは構造的要因、例えば、先生御案内の利用者の選択性が低いとか、歩合制であるとかいったことで、やはり、収益基盤が悪化したり、労働条件が悪化したり、違法・不適切な事業運営が横行したり、場合によっては交通、環境、都市問題が生じたりというような問題があります。

特に輸送人員の減少と輸送力の増加が相まって生じる供給過剰ということは、これらの問題を深刻化させていると認識をしておりますので、そこで、冒頭、申し上げた一般的ないろいろな問題が生じているということに対しては、利用者ニーズに合致したサービスを提供する必要があるのではないか。例えばタクシーの選択性を高めたり、利用者いろいろな情報を提供したり、乗り場を整備したり、それから、一般的な意味でやはり悪質事業者への対策は事後チェックの強化という意味でしっかりやる必要があるのではないかといった指摘でありますとか、そういうことがあります。

では、供給過剰が起こっている地域についてどういうことをするか。そもそも、新たな供給がなされること自体は、それが利用者ニーズに合致したサービスを提供したり、新規市場の開拓につながれば、利用者のみならず地域のタクシー事業全体にとって望ましい。しかしながら、残念ながら、そうした効果を生じることがなかった場合には供給が増えて、結局、いろんな問題の深刻化を招いている。それがさまざまな問題の根本的な原因であると考えておりますので、これは審議会でのこれまでの議論の取りまとめの表現を借りれば、「供給過剰の進行により深刻化している諸問題の対策を講じる場合、さまざまな問題の背景にある根本的な問題である供給過剰の対応を行うことは、やむを得ない」、こういった基本的な考え方にに基づきまして、ただ、全国すべての地域で供給過剰による問題が生じているわけではないので、それぞれの地域において発生している問題の状況を踏まえて、地域限定をして、期間を限って、真に必要な対策を行うべきであろうということでありまして、

その対策を講じる地域を一定の指標により指定をした場合、やはり、当事者といいますか、事業者、事業者団体、もしくは運輸局のみならず、利便性の高い輸送サービスを楽しむべき消費者でありますとか、住民がそういったサービスを楽しむことを勧奨する公共団体など、タクシーに関わる多様な関係者が参画した総合的な取り組みが必要であろうという御指摘をいただいております。そういった関係者から成る協議体を設置した上で、まず地域社会におけるタクシーの位置付けを明確化したり、あと諸問題への対応ということで、サービスの活性化についての議論であるとか、あと事業経営の効率化、協業化とか、そういったこと。

あと、運転者の労働条件をどうするかとか、違法・不適切な事業運営を排除するために事業者等の自主的取組をどうするかとか、あと事業の構造的問題の克服のために選択性をどうやって向上させるかとか、あとは運賃競争にどう対応するか、あとは事業者による減車促進をどうするかといったものを総合的に議論をして、対応していく。そういうものが供給過剰に対する対応として、今、議論がなされているところでございます。

どのような指標で地域を選び、どれぐらいの期間を想定しているのかということでありまして、これはまだ具体的なところまで議論は煮詰まっておりますが、まず、指定に際しては地域における公共交通機関としてのタクシーの機能が一定期間を通じて悪化している場合であって、その機能を維持、活性化するための総合的取組を行う必要がある地域を優先して、指定をする。供給過剰の進行により運転者の賃金が低下傾向にあるといったような特定の指標が一定期間を通じて悪化している地域を優先的に指定をする。

特に供給過剰による問題が進行していないとか、改善傾向が見られる地域についてはやみくもに指定をすることは控えた方がよいのではないかと。あと、地域指定は全国統一的な基準で国が客観指標に基づきということ、では、どんな指標なのだということになりますと、やはり緊急調整地域制度で用いているような指標プラス労働条件といったものについて、何か指標を考えていくのだと考えております。これが第1点目です。2番目が「運賃規制のあり方」でございます。下限割れ運賃の審査を厳格化することや、地域の合意に

よってゾーン運賃の幅を狭めることは事業者の創意工夫を阻害する恐れがあるということですが、まず、下限割れ運賃につきましては、それが適正な原価に基づいて適正な経営が行われるということであれば、私どもはそれを禁ずることはできないと思っておりますが、やはり、下限割れ運賃が一部、不当な競争を引き起こしているという意見が根強くあります。

審議会では、結構「同一地域、同一運賃にすべきである」という議論もありますが、それはできないと思っています。ということで下限割れ運賃については、そもそも、下限をどういう考え方に基づいて設定するか。先生は御案内かと思いますが、需給調整をやっていたときに「同一地域、同一運賃」と言っていたわけですが、そのときに、運賃改定をするときに、一部、しない人たちがいたのです。

しない人たちがいたときに、結果として、各地で10%ぐらいの幅が出てきていまして、そのときにその10%の下限の事業者の経営状況を見ると、そこそこ、成り立っていたので、では10%にしましょうと。そういう経験則的なもので決めたところがありましたが、いろんなガイドラインのようなものをつくって、下限をどう設定するのか、その下限の考え方に基づくと下限割れにどういう対応をするのかということ、しっかりガイドラインのようなものをつくってやりなさいと言われておりますので、その辺はきちっと下限の設定についての考え方、及び下限割れが不当競争を起こしているのではないかということについて、我々はどう審査をしていくかということ、しっかり議論をしていきたいと思っております。

また、上限運賃規制について緩和すべきということですが、やはり、この審議会での議論にもありましたが、特に消費者の立場からいろんな物をおっしゃる委員が強くおっしゃいますが、「上限はしっかり規制をして、査定をしてほしい」と言われておりますので、私どももさよう考えております。

あと、小型車について普通車よりも運賃を安くする。これは今もそうっております。大型、中型、小型と、まず車の大きさに応じて運賃を違えております。あと、同一事業者の中で同じ車種で複数の運賃体系を取るの、やはりわかりやすい運賃体系という意味ではちょっと問題があるのかなと。

○中条主査 これは同一車種ではなくて、異なる車種ですね。

確認ですけれども、同じ会社が、車種が違えば、片方はビジネスクラス、片方はエコノミークラスという運賃を付けてもいいということですよ。

○奥田課長 車種が違えば。

○中条主査 例えば、片方はベンツで、片方は何でもいいですが、クラウンでね。何でもいいですけども。

○奥田課長 大型、中型、小型というのは、車の大きさ、あれは排気量で決めているんです。

○中条主査 だから、そういうのではなくて、「もっと自由にしましょう」という話なのです。

○奥田課長 例えば、先生がおっしゃるのは同じ3,000ccでも、大型でも、ベンツとクラウンで運賃は違えていいのではないかということですね。

○中条主査 はい。

○奥田課長 それはちょっと、まず、2つ話がありまして、1つはタクシーの場合、流しでベンツとかクラウンばかりに限りませんが、基本的な運賃を違えるということはやはり利用者にとっては、わかりにくいかと思うのですが。

○中条主査 わかりにくくないですよ。鉄道や飛行機だって、みんなあるじゃないですか。

○奥田課長 わかりにくいかと思うのですが、私どもの見解としては、例えば、ちょっと例えがよくないかもしれませんが、JRなどを見ると普通の運賃があって、特急料金とかグリーン料金とか、料金がありますよね。そういったグレードの違いについてはそういうことで差をつけていますが、そういった体系をお取りになることはよろしいのではないかと思います。

ただ、一つの事業者の基本運賃が、例えばJR東ならJR東に、同じ山手線を走っているのに。

○中条主査 それは運賃の付け方の、表示の仕方の問題にしかすぎない。表示の仕方として、それを分けるかどうか。「分けて示せ」と指定するか、それとも、分けて出すかどうかは事業者任せるという話は別途ありますけれども、要するに併せて、ともかくグリーン車が2,000円、普通車が1,000円という体系は自由に付けていいですよと言うかどうかという話です。

○奥田課長 だから、運賃プラス料金、それはあと表示の問題があるということかもしれませんが、ハイグレード車利用料のようなものを付加するということはあると思います。

○中条主査 では、それは同じ事業者で問題ないのですね。

○奥田課長 だから、同じ事業者でそういう料金体系を取っていますということを利用者に明示していただいて、運賃は普通のその辺を走っているのと一緒だけれども、ハイグレード利用料をプラス1,000円いただきますと言って、料金設定をしてもらおう。そういうことは、私どもとしては問題はありません。

○中条主査 わかりました。

○奥田課長 私たちは、そういうやり方でいいのではないかと思います。では、3番目で最低保有車両数の引き上げについては見直すべきということではありますが、私ども、いろいろと、やはり需給関係が逼迫しているような地域は自ずと、これは私どもの認識ですけれども、競争が激化して、特に競争が激化するとどういことが起こるかという、違法・不適切な事業運営という中でなおざりな運行管理、それが安全なりサービスの質に影響を及ぼす。こういうことを認識しておりますので、やはり一定規模の事業者で、しっかり運

行管理を行ってもらおうようなところに入ってもらいたいと思っていますので、ここは今の試行的な運用を続けさせていただきたいと思っています。

あと、通達。この2番目は福井先生の御指摘かと思いますが、私ども、文書でもお答えを申し上げましたけれども、要は私どもの意図としては行政指導といいますか、それに従わなかったから、ここを加重しているという意図はないものですから、もし、通達の書きぶり等が悪ければ、そこは改めることは考えてみたいと思いますが、例えば一定のそういった需給関係が逼迫しているエリアで問題があった場合には、やはりその処分を加重する。更にそれが増車をした上でやったということであれば、更にそれは加重するという考え方自体は問題がないのではないかと考えております。

あと、最後の4番目ですが「営業区域規制の見直しについて」ということです。これは多分「営業区域を拡大しろ」という御指摘ではないかと思いますが、先生も御案内のとおり、これまで事業区域については拡大・統合を順次やってきておりまして、例えば平成8年ですと事業区域は1,900ありましたが、その後、順次拡大・統合していきまして、今、644になっております。

これは基本的に交通圏を運輸局等が判断をして決めることになっておりますので、そこは今後、例えば新しい道路ができて交通の流れが変わったとか、何か大きな施設ができて人の流れが変わったとか、そういうことも含めて、実情に応じてそこは見直していくという事はあり得るかなと思っています。

それから「安全上、違法・不適切な事業者排除のための行為規制の強化」ということで、これは1つは規制緩和法の基本であります事後チェックにつきましては、監査が有効に機能するように、例えば効率的な、審議会でいろいろと御指摘をいただいた中では、「メリハリのある監査をちゃんとやりなさい」とか、「処分基準はもっと強化したらどうか」とか「労働関係法令違反についても処分をしてはどうか」とか、あとは実効性の確保ですね。

車両停止するときも、遊休車両をとめても余り効果がないというか、事業者が痛みを感じないものから、「そういうところをちゃんと実効性のある処分にしろ」とか、処分逃れ、要するに許可の取消しを受ける直前にぱっとほかの人に譲渡したりして、結局、我々が処分できなかったということがないように、効果的にやりなさいということの指摘を受けておりますので、そういう面から違法・不適切な事業者の排除のための事後チェックの強化はしっかりやっていきたいと思っています。

あと「需要喚起に向けた国の支援方策」ということで、この、先にいただいた「規制改革会議の考え方」という中で、(6)に「いろいろ、応援をください」ということが書いてありますが、私どもとしてはこの(6)を指しておられるということであれば、基本的にAgreeであります。これはそのようなことを考えていきたいと、いい御指摘をいただいたと思っています。

あと「事業経営の活性化・効率化に資する施策」ということで、具体的にどういうことかなというのはありますが、勿論、事業経営の活性化・効率化を図っていくことは必要で

あると考えております。一義的には、それはとにかく事業者がしっかり考えてもらいたいと思っておりますが、その上で何か私どもとして手伝えることがあれば、ここに書いているような例もあるかもしれませんが、具体的な御要望に応じて検討をさせていただきたいと思っております。

あと「利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出」とありますが、これは先生、御案内のとおり、タクシーの構造的要因、そもそも、いろんな問題が生じる構造的要因として2つ言われていまして、一つはやはり利用者による選択性が低いということと、歩合制ということが言われていますので、このランク制度の導入・充実ということはやっていく必要があると思っております。

その他、乗り場の差別化。今も一部やっておりますが、そういうことをやってみるとか、あとはやはり苦情処理、例えば「こういう事業者は苦情が多い」とか「処分をたくさん受けている」といったことは、そこは臆せず積極的に開示していくということも御指摘いただいておりますので、検討したいと思っております。

○中条主査 ありがとうございます。そうすると、供給過剰と労働者の賃金に関しては関係がない、あるいは供給過剰と事故については関係がないという状況であるにもかかわらず、これをおやりになるということでしょうか。

○奥田課長 前もその議論がありまして、供給過剰によって実車率が当然下がると、運転手の歩合制を背景にして実入りが減る、賃金が下がる。そういった状態が空車走行の増加を促して事故が増えていく。需要の減少に伴って、空車走行時の事故は増えている。

○中条主査 けれども、データの増車との関係が見られないわけではないですか。であるにもかかわらず、これをおやりになるということですね。

審議会の皆さんはどうお考えになっているのでしょうか。統計的なデータが「そうではない」という結果を示しているにもかかわらず、このような措置を取ることにについて、審議会の皆さんは何故このような非論理的な考えを示されるのでしょうか。課長にそうお伺いをしてもしようがないのかもしれませんが。

○奥田課長 審議会の先生方のいろんな意見がありますけれども、私が見る大勢はやはり「供給過剰によっていろんな問題が生じているのだ。事故との因果関係がある」とおっしゃっている方もおられるし、それから賃金の安定にも。

○中条主査 けれどもそれは統計的にきちんと示されていないにもかかわらず、そういうことをやっていいのでしょうか、というのが、我々が前から言い続けてきたことなのですよ。

○奥田課長 データ的にはその辺は関連があるし、実際、そういう問題が・・・。

○中条主査 けれども、その関連性を見せていただけないではありませんか。あの御提出いただいたデータでは、関連性はないデータですよ。

○奥田課長 あれば明らかに需要が減って、賃金は減る。

○中条主査 台数を増やしたことによって減っていますか。

○奥田課長 台数を増やすことによって需要が増えなければ、実入りが減りますので事故が増えます。

○中条主査 いやいや、台数が増えたというのと事故との関係はないではありませんか。

○奥田課長 台数が増えて、需要が増えない、もしくは減る。当然、実車率が下がる、賃金が低下するという状況と事故率が増えてきているというのは、もう、データとしてはあります。

○中条主査 いや、なっていませんよ。

○奥田課長 あります。皆さん、それはあるという共通認識なのです。

○中条主査 だって、平成13年以降、全然変わっていないではありませんか。

○奥田課長 13年以降というか、やはり、わずかな変動ですが、相関関係が見られます。

○中条主査 いやいや、賃金も一時的には上がっているところもありますからね。

○奥田課長 この間も公開討論の際に、冒頭、局長が申し上げたとおり、規制緩和によって云々ということではない。

○中条主査 規制緩和によって云々ということではないのだということであるならば、それはそれで結構ですけれども、規制緩和によって台数を増やしたということが問題になっているわけで、だから台数を減らしても意味がないのではないのでしょうか。

○奥田課長 台数を減らすというか。

○中条主査 だから、台数を減らして効果があるならともかく、それは競争を抑制するだけで、これまでにせつかく、新しい事業者が色々なサービスを提供しながら参入してきている中で、そういったものの芽を摘み取ることになるではありませんか。これも反対の意見が随分たくさん来ているわけですよ。審議会の方では、そういった意見は取り上げられているんですか。

○奥田課長 審議会の方では。

○中条主査 新規参入の事業者がこういったことをやりたいと思っているのだけれども、あるいは、やって、今、頑張っているところだけれども、しかし、そういうところで参入規制をやられると、こういったやり方のものができなくなるという、新規参入の方々からはヒアリングにおいてもそうですし、こちらにもいろいろと意見が来ているわけです。審議会には、そういう御意見は御紹介されているのでしょうか。

○奥田課長 そういう意見をおっしゃる方もいらっしゃいますので。

○中条主査 では、それは黙殺ですか。

○奥田課長 考え方として、これは審議会の考え方をまとめたものですが、「供給過剰の進行により深刻化している諸問題の対策を講じる場合は、さまざまな問題の背景にある根本的な問題である供給過剰に対応を行うことはやむを得ないものと考えられるが、一方で例えば新規参入や増車規制等のない個々のタクシー事業者の自由な営業活動や競争の中から事業者の創意工夫が促され、それが消費者の利益増進につながり得ることに留意する必要がある」。

○中条主査 であるならば、なぜ、増車規制などということをおやりになるのですか。それは安全上のことについて問題を起している事業者についてペナルティーを強化するとか、そういう対応でやるべき話であって、何で増車ということとリンクをさせてくるのがわからない。「それは別でしょう」という話ですよね。その効果がないようなことを、なぜ、おやりになるのか。

それから、ここに、先ほどの御説明のお言葉の中にもあります、「供給過剰の進行によりタクシー運転手の賃金が低下傾向にあるといったように、特定の指標が一定期間を通じて悪化している地域」、こういうところは供給過剰によってタクシー運転手の賃金が低下傾向にある場合には、これは台数を減らすということですか。

○奥田課長 そうですね。それによって諸問題が深刻化している地域について。

○中条主査 そうすると、競争によってコストが下がったら、そういうところは全部、新規参入がないように供給者の数を減らすということですか。これがもし自動車交通局ではなくて、これを例えばレストラン局というものがあるとして、そういうところは供給過剰によって供給者がどんどん増えてきて、食事の代金が下がってきたら、それを抑えるためにレストランの数は規制しなければいけない。これはそういう議論と全く同じですよ。

これは製造業においても同じですよ。供給者が増えてきて、競争によってコストが下がってきた。それはいけないから、参入を認めないようにしましょうと。そういう考え方で、これは成り立つのですか。

○奥田課長 その議論は、要するに市場メカニズムが正常に機能するのかどうかというところに行き着くと思います。先生はおわかりだと思いますし、審議会でもそういう意見が出ましたが、「タクシーはちょっと特殊な原理があるね」と。レストランとか、たくさん乱立する。一消費者として、いろんなレストランができるのはいいと思いますが、大体、行っておいしくないなと思うところは・・・

○中条主査 やめればいいのです。

○奥田課長 やめればいい。

それで製造業なども・・・

○中条主査 次から買わなければいい。だから、タクシーについても、次から電話をかけて予約をしなければいいわけではありませんか。

○奥田課長 そういう分野ではそういうことはある。

○中条主査 それはかなりの比率になってきているのですよ。そこで選択がかなり行われるようになってきている。かつ、流しについても、台数が増えてきているわけですから、これもいつも申し上げますけれども、識別できるようになっていけばいいのです。私はタクシーに乗ってから、「霞が関に行ってくれ。国土交通省に行ってくれ」と。「国土交通省、知りません」という運転手もおりますよ。そしたら、次の運転手、次のタクシーを選びます。

それはそれだけ台数がたくさんあるから選べるのです。それがもし台数がなかったら、



しょうがないではありませんか。国土交通省の道を教えながら行かなければいけない。

○奥田課長 そういう選択性がないとか、ドライバーの質が余りよくないという話は聞きますが、あとはそういった、タクシーというものに根元的にある構造問題は、それはそれでやらなければいけない。ここに御指摘いただいているような選択性を高めたり、そういうことはやる。

○中条主査 だから、構造問題自体が需給調整の問題、台数規制の問題ですよ。

○奥田課長 そういうことを背景に地域によって事情が違うと申し上げましたが、いろんな事情があって、「車が増え過ぎた」「需要が著しく減った」、両方、相まってですが、そういったことで、ここに書いてありますような問題が生じている地域に限ってやりましょうということなのです。それは期間を限ってやって。

○中条主査 だから、「それを地域を限って、期間を限って、そんなことを一々やらなければいけないのですか」というのが、こちらが再三申し上げていることであるのですが、これはおやりになるんですね。

政策というのは余り特殊なところでしか通用しない議論で終わりにならない方がいいなというのが、私の基本的な考えです。

○奥田課長 先生も十分、御存じの上でおっしゃっていると思います。「タクシーは通常の市場原理が働かないね」と。供給過剰になった地域があって、ほっておくとどんどん悪化する。

○中条主査 だから、その供給過剰との関係が明確でないということをお願いしているわけです。

○奥田課長 供給過剰による利用減少によって、結局、いろんな指標が客観的に悪化しているところをやるべきだということです。

○中条主査 では、そういう指標が悪化していないところ、つまり供給過剰との関係が明確でないところはやらないのですね。だから、供給台数が増えており、供給が過剰になっているところだけおやりになるということですね。

○奥田課長 供給過剰による問題が進行していない地域や改善傾向が見られる地域についてはやりません。

○中条主査 やらないのですね。そこには問題が起きていてもおやりにならないし、あるいは逆の場合も、当然、おやりにならないということですね。供給過剰が生じていないけれども、問題が起こっているところについては対応しない。そういうことですよ。

○奥田課長 供給がさほど増えていないけれども、需要が著しく減少すれば・・・。

○中条主査 では、需給関係ですね。需給関係を見て、どこかに適切な供給状態があるのだということですね。

○奥田課長 あるでしょうね。

○中条主査 あるんですね？では、それが明確にわかるから、それよりも過剰になっているところについてだけおやりになるということですね。それよりも過剰になっていないと

ころはおやりにならない。問題が起こっていても、おやりにならないのですね。

つまり、供給過剰が起こっているところは、問題も起こっている。よって、両方、条件を満たす。

○奥田課長 問題への対応は行政としてしなければいけないと思いますが、供給過剰が起こっていないところで対応するとき、供給抑制という手法を取るのかどうかと言われれば、それは取らないでしょうね。

○中条主査 であれば、それはおかしいですよ。

○奥田課長 どうしてですか。

○中条主査 だって、供給過剰が起こっていないのに問題が発生しているということは、それは供給過剰とは関係がないということですから。

○奥田課長 そういうのは事後チェックとして対応するではありませんか。私はそういうことを申し上げているんです。

○中条主査 そういう状況があるというのは、供給過剰とは関係がないということではありませんか。そういう状況はないという前提。

○奥田課長 全国津々浦々で我々は事後チェックというか、悪質事業者の排除というか、チェックをやりますよね。そういうところでも、供給過剰がないから、違法・不適切な行為が行われても何もしないということはないということ、私は言っているんです。

○中条主査 何でそれをおやりになるんですか。供給過剰が理由なんでしょう。

○奥田課長 だって、供給過剰の地域についてはまた通常の事後チェックとかをやりますよね。それとは別の。

○中条主査 であれば、問題が起こっていることについての問題に対する対策だけをおやりになればいいので、供給過剰についてはお触りになる必要はないではありませんかと申し上げているのです。問題が起こっていることが問題なわけですよ。

○奥田課長 供給過剰が問題を深刻化させているから、そういうところについては・・・。

○中条主査 ですから、百歩譲って、わかりやすいケースだと、事故が多発していますと。その事故率が高いところについては、それに対する対応策をしなければいけない。これはそうですね。これは供給過剰が起こっている、起こっていないにかかわらず、おやりになるんですよ。であるならば、供給過剰が起こっている、起こっていないにかかわらず、その対策をおやりになればいいので、供給過剰について触る必要は全くないではありませんかと申し上げているのです。

○奥田課長 供給過剰というものが諸問題の悪化の原因になっていると。

○中条主査 では、供給過剰の状態になっていないところで事故率だけが高いところについては、どうされるのですか。さっき「対応する」とおっしゃいましたよね。

○奥田課長 それは、もう・・・。

○中条主査 であれば、その事故のことについての対応だけをおやりになればいいので、供給過剰について触らなくてもいいではありませんかと申し上げているのです。

○奥田課長 供給過剰の進行で深刻化している諸問題に対策を講じる場合、さまざまな問題の背景にある根本的な問題である供給過剰への対応がやむを得ない。

○中条主査 それはやはり論理的におかしいですね。こちらも「では、恐らく、お考えになっていることはこうでしょう」ということを書かざるを得ないということですのでけれども、では、そこは供給過剰がある、なしにかかわらず、対応策はおやりになるということですね。

○奥田課長 ちょっと議論がすり替わっているような気もしますが、供給過剰によって問題が深刻化している地域がありますが、それ以外、全国でも、私どもは事後チェックは適切にやりますので。

○中条主査 では、もう一回聞きますけれども、供給過剰によって問題が深刻化している地域だけを対応されるのですよねということ、それを確認したいということです。

○奥田課長 特定の指標が一定期間を通じて悪化している地域を指定して、対策をやると。その地域指定は全国統一的な基準で行うべきであり、国が一定の客観指標に基づいて行うことができるのである。そういうことです。

○中条主査 それが因果関係だとおっしゃっているということですね。因果関係がないのに、そういう指標を選ばれるわけではないですね。そこを確認したいということです。

○奥田課長 そういう指標です。

○中条主査 はい。では、因果関係がないところについては、そのような指定はおやりにならないということですね。

○奥田課長 因果関係がないというのは。

○中条主査 明確な因果関係が示されない地域については、そういう余計なことをおやりにならないということですね。

○奥田課長 そういう客観指標に適合しないということですね。我々が今後定める客観指標に適合しないところをやみくもに指定することはないということですね。それは基準を決めて指定をすることになります。

○中条主査 それを別の言葉で言えば、その指標は因果関係を示す指標であるということですね。

○奥田課長 問題との因果関係ですから、問題が生じて、そういう指標の悪化によって諸問題が深刻化しているということもよくわかるし。

○中条主査 そういう前提でもって、そういう指標が悪化していないところについては、おやりにならないということですね。そうですね。

○奥田課長 先生、そこは是非、御理解をいただきたいところなのです。

○中条主査 だから、その因果関係がちゃんと明確になる場合だけおやりになるということ、こちらとしては確認したいということなのです。因果関係がないような指標はお使いにならないということですねということ、確認しているわけです。

○奥田課長 諸問題を深刻化させている要因に関係がある指標を用いる予定です。

○中条主査 では、諸問題と指標の間に因果関係があるという証拠を示していただきたい。何らかの形で実証分析をしていただけると、ありがたい。それから運賃規制の話ですが、先ほど、確認をさせていただきましたので、これは事業者の方が小型、普通については別々の運賃体系はできるにもかかわらず、知らなかったということですね。

○奥田課長 先生、御案内のハイヤーという種類がありますよね。ああいうところでは先生がおっしゃったベンツがあったり、より高級なクラウン、あれはやはり車種によって特別な車の使用料のようなことで料金を変えたりしておりますので、それをお踏まえいただければ、それは普通のタクシーについても利用者にちゃんと・・・。

○中条主査 明確にわかるようにしておけばいいということですよ。

○阿部調整官 運賃と料金は別々にありますから、料金ということでいろんな工夫ができるようになっていて、そういう趣旨です。

○奥田課長 それで先生がおっしゃったのは、あとはその表示の仕方だとおっしゃった。

○中条主査 だから、表示の仕方、お客さんからすればともかくこのタクシーは幾らかということがわかるのが大事なのであって、一々、分けることが本当に合理的かというところも必ずしもそうではありません。携帯電話の料金も最近、非常に複雑な形になって、お客さんにはすごくわかりにくい状態になっていますね。お客さんにとっては幾らか、これが幾らかがわかれば、それがいいということなので、それは表示の仕方の問題として、別途、議論をさせていただきたいと思います。それから、特別監視区域についての行政指導ですけれども、以前ご指摘しました、行政指導に従わないということに対して、加重の懲罰を課すということが問題ではないのでしょうか。

○奥田課長 私どもはちょっと書面で御説明をしておりますが、「そういうふうにはいたしておりません」と返答をしておりますので。

要するに、需給関係が逼迫する地域は違法・不適切な行為が行われやすい、したがってそういうものに対しては抑止効果を引き出す意味もあって、そもそも処分を加重していたのです。

加重していたのですが、それは今までもやっていますが、加重していたところに、更にそこで増車をした上で更に違反行為を行ったら、増車をしないで違反行為を行った人よりもやはり一層、違法性が高いだろうということでその加重の比率を上げているわけです。

○中条主査 その説明はよくわかります。

○奥田課長 それが行政指導に従わなかったということで、それはどういうことかというところ、増車をしたけれども、届出ですから、もう、増車をされたらそれで終わりですが、「もう、逼迫しているし、あなたはいろんな違法状態があるから、やめたらどうですか」と言ったときに、「いや、私はやります」と言ってやれた。それで増車している状況が続いていたら、それはやはり増車していない人と増車した人と違いますよねということをお願いがために、それを書いたので。

○中条主査 「違いますよね」というだけなら問題はないけれども、それについて違う人

については特別のペナルティーを課すわけではありませんか。

○阿部調整官 ペナルティーはあくまでも法令違反をしたことに対する処分です。

○奥田課長 そうです。先生、増車をしたからやるものではありませんよ。

○阿部調整官 そういう事業者が例えば運行管理をしていなかったと。そういう違反をしたことに対して処分を行っている。

○中条主査 けれども、増車をしたところと、していないところでは違うのでしょうか。増車をしたところと、していないところではペナルティーの大きさが違うのでしょうか。

○阿部調整官 ですから、そこは、今、課長が申し上げたような考え方によって加重を加えているということです。

○中条主査 だから、それがおかしいのではないかと。ここはまずそれが1つです。もう一つは行政指導で罰則は付けられるのかという話ですね。

○奥田課長 それは例えば6か月以内、先生、法律を見ると、例えば車両停止という処分の違反行為があったらありますが、法律には「6か月以内で行う」としか書いていないのです。それで世の中の人が例えばどういう処分を食らったら、何日、車両停止を食らうのかというのを明らかにしないと。それを明示しているのが、通達なのです。

ですので、その中で当然、我々の行政運用として「こういう悪質な違反だったら、6か月」「こういう違反だったら、10日」と、差を付けて決めているわけです。

○阿部調整官 法律上も「国土交通大臣は6か月以内において期間を定めて車両停止処分をすることができる」と書いてあります。その期間を定めるというのをまさに我々は明確化するために、処分基準通達という形で明示しているということです。

○中条主査 つまり、これらは法律でできることになっていると。

○阿部調整官 そうです。

○中条主査 差を設けることもそうだけれども、これ自体、問題ではないかという議論がありますが、それもオーケーですね。

○奥田課長 はい。

○事務局 質問事項の③の2ポツのところに書いてありますように、書面で御回答いただきました、要するに増車行為という客観的事実に基づいて加重を行っているという御説明をいただいたと思いますけれども、委員の一部から、その説明でもっとも、要するに「通達で運用上、差異を設けています」と。ただ、それで客観的事実であるその増車行為自体は適法な行為であるはずなのに、その増車行為があったことをもっていろいろ加重を行っているその仕組みが、行政法一般としてちょっと問題があるのではないかという指摘があるのですが・・・。

○阿部調整官 行政処分そのものは、何回も言いますが、法令違反を行ったことに対する処分です。そういう前提でお願いします。

○事務局 そういう前提で、事後的に法令違反があったものに対して加重をしていて、ただ、その原因が増車行為という適法行為に基づいて加重されているというそのスキーム

というか、その流れが行政法一般理論として問題があるのではないかという指摘がありました、その点は問題が全くないということですね。

○中条主査 要するに、適法なことをやったのに、それを理由にして加重されているということはおかしいではありませんか。

○阿部調整官 もともと、これはそれ自体、14年の規制緩和法の特別監視地域指定制度をつくったときから、そういう考え方でやっているのですが、そこは我々の行政の裁量の範囲内だという理解で我々はやっているということです。もともと、特別監視地域は緊急調整措置という法律で定められた非常に権利制限性の強い措置を抑制するため、そういう措置に至る事態を招かないために、我々はやっていますので。

○中条主査 その理由はわかりますが、「それは法令違反ではないか」ということについての問題のことを言っている。

○阿部調整官 そこは我々、これはもう従来から、我々の行政の裁量の範囲内という理解のもとでやっています。

○中条主査 だから、要するに「こういうことをやった人は罰してもいいよ」ということが法令では決まっているけれども、「こういうことをやった人」について適法のことをやったことでその差異を設けるということは法令違反ではないのかという話なのです。

○事務局 平たくいうと、この増車をしたときに見合わせ、客観的事実だけれども、このところでこちらの見合わせをした、この増車を実施しました、実施しませんと。いずれにしても、合法的なことをやっているわけですね。それだけれども、合法的なことをやっているのだけれども、合法的なことをやったことがもたらす影響度に応じて、「合法だけれども、あなたたちは差を付けますよと言っているけど、合法的なことで国土交通省さんもお認めしていたでしょう。それなのに、結果としてこのところで、合法だと言ったけれども、あなたは心証、著しく悪いから、何かペナルティーを加重してしまうよね」というのは行政法の在り方として問題があるのではないかという指摘があると。

福井先生はそれに対して、「客観的事実だというけれども、結局、それは裏を返せば、この勧告に応じたか否かということが客観的事実として表れてきたわけなので、国土交通省さんはあれこれ言うけれども、結局、そこはこの行政指導に応じたか、応じないかということによってもたらされた客観的事実なので、若干、ワンクッション入っているかもしれないけれども、その不平等な扱いをしているということが事実なのではないですか」という問題意識で、更に御疑問を提示されていると。こういうふうに御理解いただければよくて、国土交通省さんはそれに対しては「いずれも御懸念には当たらない」と言っていますが、中条先生は「本当にそうですね」というのをちゃんと固めておかないといけないのではないですかと。そういうことです。

○中条主査 そうそう。そういうこと。

○奥田課長 書面のやりとりをさせていただいていますが、わかりました。

○中条主査 それでは、一応、その御方針は大体、確認ができました。それから、営業区

域については今後も拡大していくということですね。

○奥田課長 拡大・統合はその地域地域における交通流動などの交通事情を見ながら、運輸局長が定めることになっていきますので、それは今後も統合ですとか拡大はあり得るということです。ただ、例えば目標値を決めて、これから半分にするとかということは交通流動の実態とかけ離れる可能性があります、「もう、びた一文、これは見直さないのだ」ということではないということです。

○中条主査 近年の拡大・統合の傾向、要するに営業区域数についてご教示いただけますか。

○奥田課長 これは資料自体が平成12年のときの資料なのであれですが、例えば平成8年の6月時点で1,911ございました。それがその翌年、9年7月で1,437。10年2月に1,198。

○中条主査 最近はどうぐらいなんですか。

○奥田課長 12年3月、この規制緩和時点で772が、そして今現在は、644です。

○中条主査 今644。では、これを順次減らしていくということについては、異存はない。

○奥田課長 減らしていくというか、実態に応じて、適正なものにすると。交通流動を反映したものにする。

○中条主査 ということについては、異存はないということですね。それに依じて、今、実際、減らしてきているということですね。ちょっと、「実態に応じて」というのは、「そんなの、実態はマーケットに任せればいいだろう」と私は思いますけれども、何でそんなものを運輸局長が考えなければいけないのかと思いますが。実態に応じてということであるならば、緩和については異存はないという話ですね。

○奥田課長 緩和というか、見直しですね。

○中条主査 見直し。はい。それから、最低保有車両数の引き上げは、特別監視地域については、これは引き続きおやりになるんですか。

○奥田課長 はい。

○中条主査 その理由は、先ほど、御説明いただきましたけれども、これは我々は全く納得していないので、「そこはきちんとしたエビデンスはあるのですか」という話ですね。これは要するに、基本的には保有車両が少ないところは安全ではないという議論ですね。

○奥田課長 基本的に保有車両数に応じて運行管理者の選任とか、そういうことを義務付けておりますが、えてして保有車両数が少ないところで選任していないという事例が散見されるのは事実であります。

○中条主査 だから、その場合に「ちゃんと置きなさい」と。そういうのがそもそも必要かどうかという議論はありますけれども、それはちょっと置いておいて、仮にそれは必要だとします。それが安全に資するという前提で物を考えたときに、それに対しては「ちゃんと置きなさいよ」と。「置かないと、こういうペナルティーを課すよ」と。そういう話で対応するということが、これは選択肢として一つありますね。

そうではなくて、保有車両数の引き上げをするということが効果をもたらすという理由

が、納得できないということです。だって、個人タクシーの場合は厳しい規制をかけて、一人でやれるようにしているわけですね。であれば、何で3台持っている、5台持っているところもそうしてはいけないのという話ですよ。それをきちんとやらせればいい話ではないのでしょうか。

○奥田課長 とにかく、需給関係が逼迫して違法・不適切な行為が行われやすいと考えられる地域については、きちんとした運行管理の体制を持って入って来ていただきたいということがありますので、そういった状況に応じて差を付けた。

○中条主査 だから、そこはもうさっきの繰り返しになりますけれども、更にもう一つ、議論が加わるわけですが、それなら、そういうことをきちっとやるようにやらせればいいのであって、「台数を減らすという話はないでしょう」という話の一つと、更にもう一つ、最低保有車両数について、これを引き上げたことによってそれが達成されるなどという迂遠な方法を取るよりは、「あなたのところはちゃんとこれを置きなさいよ」と、「置かなかつたら、こうですよ」と「そういう行為規制をきちんとやった方がよろしいのではありませんか」という議論に、だれが考えても、普通はなりますよね。

だから、それをわざわざ最低保有車両を上げて対応しようとする。それは個人タクシーとの関係でも、矛盾のある話ではないのでしょうか。なぜ、そういうことをおやりになるかということが理解できないですね。

○阿部調整官 そこは事前チェックと事後チェックの組合せということに対する考え方だと思いますが、先生がおっしゃっているのは事後チェックをどんどん、徹底的にやれば、すべて解決するだろうということだと思いますが、やはり、我々、行政の立場としては事後チェックにはどうしても限界があると言わざるを得ないということで、一つは監査要員と行政コストの問題がある。

もう一つは、事後チェックはどうしても問題が起こってから対応するというので、問題の未然防止に対してはなかなか効果が上がらない。したがって、問題を未然防止をするためには、ある程度、あくまでも、ある程度ですが、事前チェックという手法も取り入れていかざるを得ない。

○中条主査 事前チェックをするのは結構ですけれども。

○阿部調整官 ですので、まさにその事前チェックとして、やはりそういう最初の入り口のところで、少し。

○中条主査 だから、それはでかい会社が効率がいいという、何か間違った前提に基づいてやっている話ではありませんか。

○事務局 でかいところだったら、必ず、その事前チェックをするまでもなく、ちゃんと置くことが想定されると。小さいところは置かないということが想定される蓋然性が高いという、極めて主観的なことで御判断をされている。「結局、大きな資本しか入れないことになっているのではないですか」ということを先生はおっしゃっている。

○中条主査 そう。しかも、それで、一方でメリットを阻害するという話です。コストと



ベネフィットを考えたときに、何でこんな方法を取るのだらうという話ですよ。

○奥田課長 ちょっと、昔の話に立ち帰りますと、規制緩和をしたときのいろんな、先生もよくわかっておられると思いますし、釈迦に説法かもしれませんが、こういった最低車両台数規制の考え方についてそのときの考え方は、安全性や良質なサービスを確保するためには、ある程度の事業規模を確保することが必要だと。そういうことで最低保有車両数規制があると。

大都市と需要の多いところでは、それに対応する規模を確保することとし、一方、地域部では実態に応じた規模とすることが必要だと。参入・撤退を頻繁に行う事業者が発生すると、安定したサービスの供給上、問題を生ずるし、運転者や車両の安全管理の面からもそういった需要規模に応じたような一定規模の車両の保有の制限が必要であるというようなことなのです。

昔からというとおかしいですが、昔はもっと差がついていました。東京だと60で、地方だと10でいいとか、都市規模に応じてこうやっていました。それは、今、こういう考え方で、それは規制緩和後も踏襲してやっておりますけれども。

○中条主査 だから、こちらとしては、それが要らないという話を言っているのです。それは強化されるとおっしゃっているわけだから、それはおかしいではありませんかと。

○奥田課長 我々はこういう考え方でやらせていただいています。

○中条主査 では、これもその関係についてのエビデンスを出していただけますでしょうか。最低保有車両を引き上げると事故が減るといふ、そのエビデンスをちょっと出していただいて。

○事務局 課長、だから、最低車両を引き上げるとその責任者が置かれることになって、その結果、なおかつ事故率が減る。そういう2段階の因果関係を御説明いただけますかということですよ。

○奥田課長 最低車両数ということ、いろんな人口規模等によって差を付けていることの方針については、では、御説明するものを出します。

○中条主査 今日、それから、これも必ず言われる話で、「何で、個人タクシーはオーケーなのに」という話があって、それは個人タクシーについてはかなり厳格なあれをおやりになっているからでしょうけれども、「では、何で普通の車両台数が少ないところにはそれをやらないの」と。それについてのさっきの御説明だと「そんなに一々、やれないよ」ということでしたが、個人タクシーの場合はやっているわけですよ。だから、そこについての矛盾がないような御説明を是非、お願いをしたい。

あと、料金については、下限は要するに不当廉売についての基準を、ガイドラインをおつくりになるということですよ。

○奥田課長 はい。

○中条主査 そういうことですよ。それは公正取引委員会とも検討の上で、不当廉売とは何かということについての定義をきちんとされるということでしょうか。

○奥田課長 そういったことも。先生、もう、御専門でしょうけど、航空でもやっていますよね。ああいうものをつくりたいと思います。

○中条主査 公正取引委員会はそれは「ない」と答えている。

○阿部調整官 国土交通省の方で定めた基準がございますので、それに類するものを我々としても、タクシーについてもつくっていききたいということです。

○中条主査 だって、公正取引委員会はその不当廉売の基準はないと言っていますよ。

○阿部調整官 それは独禁法の不当廉売ということだと思えます。航空法にも別途、「不当な競争を引き起こすこととなる恐れがある料金はしてはならない」という審査基準がございますので、それについての考え方について。

○中条主査 だって、あれは航空と一緒にやっているのでしょうか。共管のガイダンスだと思えますよ。あれは単に「それはしてはいけない」と言っているだけであって、その根拠については何も説明していません。不当廉売とは何かという議論からきちんとやっていないから、何をもって不当廉売とするのかという話はないですよ。あれは「マッチングしてはいけない」と言っているだけです。なぜ、マッチングしてはいけないかという議論については、何も言っていない。

そうすると、その前に当然、「不当廉売とはこういうものである」という議論がないといけないわけですよ。例えば片方が独占的なマーケットで、片方が競争的なときに、独占的なところで非常に高い価格を付けてしまって、競争的なところでは非常に原価割れをしますよねと。そうすると、「原価とは何ですか」ということについてきちんとした基準がないといけません。

それから、独占的なマーケットとはどういうマーケットを指すのか、きちんとした基準がないといけません。公正取引委員会は「それはない」と言っているのです。

○阿部調整官 先生がおっしゃったのは、独禁法の方のことをおっしゃっていると思えます。我々が考えているのは道路運送法、道路運送法でも運賃の審査基準の中に「不当な競争を引き起こすこととなる恐れ」というのが書いてございまして。

○中条主査 だから、「不当な競争とは何かということが、ちゃんと定義されなければいけないですよ」ということを申し上げている。それは公正取引委員会が相手であろうが、国土交通省さんが相手であろうが、当然、我々はそういうふうに申し上げる話ですよ。不当な競争とは何かということについての定義がきちんといけません。

○阿部調整官 ですから、それをまさにやっていきたいということなのです。

○中条主査 それをおやりになるということですか。では、それは公正取引委員会の方との関係は、独禁法との関係はどうなんですか。独禁法と、それから航空法、あるいは道路運送法で定義が違ったらおかしいですよ。

○阿部調整官 そこも検討課題だとは思いますが、絶対、全く同じなのかどうかというところも含めて検討をする必要はあると思っています。

○中条主査 要するに、理論の話ですからね。片方では、例えばスタンドアローンのコス

トでやって、片方ではABCでやる。同じ業種について、そういう話はある得ないでしょう。だから、そこはきちんと公正取引委員会さんと議論をされておやりにならないと、不当廉売であるかどうかという議論は、これはそう簡単な話ではないので、業界の人はともかく競争したら大変だから、運賃が下がったら、もう、これは過当競争だとか何とか言うわけですよ。そんなことを一々、聞いていたら、競争などできるわけではないので、それは競争が激しくなれば大変ですよ。

しょうがないのでリタイアするところも出てくるわけで、それはしょうがないでしょう。それを過当競争だとか不当廉売だと言っていたら、これはもうマーケットなど機能するわけではないので、だから不当廉売についてはやはり厳しい基準があるわけですから、それをきちんと満たしているかどうか、ちゃんと議論に耐えるものかどうかということをやっていく必要があるので、よほどきちんと議論ができる方でやらないと、難しいと思います。それでは、本日はどうもありがとうございました。