

第 25 回生活・ビジネスインフラ WG (エネルギー・運輸分野) 議事概要

- 1 . 日時 : 平成 1 7 年 1 1 月 1 0 日 (木) 11:15 ~ 12:30
- 2 . 場所 : 永田町合同庁舎 1 階第 1 会議室
- 3 . 議題 : 国土交通省ヒアリング
タクシーの緊急調整措置・価格規制の見直しについて
法人タクシー・個人タクシーを折衷した事業形態について
- 4 . 出席 : 規制改革・民間開放推進会議
鈴木主査、矢崎委員
国土交通省
自動車交通局旅客課 課長 田端 浩

鈴木主査 どうもご苦労様です。

第 25 回生活・ビジネスインフラ WG を開催致します。今日は、国土交通省から、タクシーの緊急調整措置・価格規制の見直し、それから、法人タクシー・個人タクシーを折衷した事業形態について、お話しを承りたいと思います。質問内容についてはあらかじめ質問票を差し上げておりますので、それに基づいて 10 分ないし 15 分程度でご説明頂いて、それから質疑に移りたいと思います。よろしくお願ひします。

田端旅客課長 旅客課長の田端でございます。本日はタクシーの関係で二つのご質問につきまして、まず簡単に 10 分程度でご説明申し上げます。

一点目のタクシーの緊急調整措置の関係、あるいはタクシーの運賃・料金の関係についての最近の状況ということにつき、ご説明をしたいと思います。

平成 16 年 3 月の閣議決定に基づき、昨年いろいろ措置をして参りましたが、緊急調整措置についての見直しについても昨年行いました。唯一の緊急調整地域に指定されている沖縄については、全て今まで 1 年単位で指定を行ってきておりますが、今年の 8 月末に期限が切れるということで、緊急調整地域を平成 17 年の 9 月 1 日からいかにするかという議論を、地元などの状況を見ながらやってまいりました。その中で、緊急調整地域の指定の基準というものについては、全体的に輸送実績とか、あるいはその状況などのいわゆる経済的指標とともに、輸送の安全とか、利用者利便の確保の点から苦情の件数であるとか、安全措置違反の処分件数などを見ながらやってきております。そういう指標のところを判断しながら、緊急調整地域を指定するかどうかという視点になっております。その指標について、沖縄の状況が引き続き悪く、微妙なところにございました。その中で、今般その指定を解除するまでに至る状況かどうかということ、法律の条項に基づき、基準にも照らして判断しまして、全体として総合的に判断をして今の状況が非常に微妙なところに来ておりますから、今年度一杯、3 月末までの間で指定をし、かつ、その間にいろいろな改善方策を進めていこうということに致しました。緊急調整措置は法律の例外条項ですから、

運輸審議会の諮問・答申という手続きを行いました。運輸審議会でも、やはりこれは非常に権利制限性が高い制度ですので、実質上は5回くらいの審議をした上で、答申を行いました。お手元に答申がございますが、緊急調整地域の指定については、簡単に申し上げますと今申し上げたような状況で、3月31日までの間を指定することはやむを得ないという内容の答申を頂いております。全体として、私どもも、この考え方につきまして、現在利用可能なデータと、総合的に判断するという点を十分ご説明した上で、やむを得ないということになっております。その中で、大変異例ではございますが、一人の先生、田島委員から反対の意見が付されております。ただ、反対の意見の内容は、一番最後の三枚のページに付いておりますが、今まで三年間継続して指定しておりますから、この中で、緊急調整地域の指定について厳格にやるべきだという指摘がございます。内容的には、いずれにしてもこういう反対意見もございまして、全般として厳しい答申を頂いております。私どもとしてはそれに向けて、緊急調整地域の指定基準の指標は客観的データに基づいてやっておりますけれども、なかなかこの点は非常に難しく、判断していくための難しい点があります。特に利用者利便がどうやって損なわれているかという点について、苦情の処理件数というもので判断せざるを得ない。こういうところの指標の適正化というものも図っていかなくてはならない。やはりそういう指定の根拠が明確になるようにするため、今の指定基準についてあまり合理的でない点があるという運輸審議会の指摘がありまして、それを含めて、指定基準の見直し、適正化を図れということをご指摘頂いております。年内に向けてこれは定めるといいますから、いろいろな指標とか客観状況などを含めて、どういう指標で判断していくのが合理的かということを検討しているところでございます。沖縄の緊急調整地域の指定の関係は以上でございまして、この指定基準の見直しを行っているということでございます。ご指摘にあります見直しの動きというところは運輸審議会の指摘でそういう内容で指定基準を改定していくべきだという点を踏まえてやっているところであります。

一部各種の業界紙を含めた報道にございます通り、当然ながら、業界の要望としては、大変厳しい経営環境にあり、これだけ車の数が増えて非常に需給バランスが崩れている中なので、台数を止めるという緊急調整措置の発動をもっと広範にやってほしいという根強い要望が前からございます。業界の要望の状況、車が増えすぎているというのは、これは現実には各地でも起こっております。ただそうであるからといって、こういう権利制限性の高い措置を頻繁に広範に発動すべきだという意見については、それはそういうものではないという基本的な考え方を持っておりますので、この指定の基準の見直しに関しても、今申し上げた指標の適正化、もっと合理性のあるものにするということに取り組んでおりますので、まずその点についてご理解を頂きたいと思っております。また、内容につきましては、年内に決めた上で、当然のことですが公表し、一般に公示をしてやっていくということでございます。

もう一点の運賃の割引の関係でございます。これも平成16年3月の閣議決定において、

タクシーの運賃料金の多様化を進めていくということが閣議決定されております。このとき標準処理期間を半分くらいにしようとか、運賃について、やる気のある事業者が創意工夫でやりやすくしようということで、タクシーの運賃に関しての通達を改めて、割引の仕方をしやすくするというに致しました。特に今各事業者あるいは組合の関係からも、非常にご批判が強いのは、実は大口割引というものを導入したことでございます。資料でお付けしておりますが、東京の特別区・武三地区における大口割引の実施状況というものがああります。この資料の中で、大口割引を、運賃通達の中では、大体3割くらいの中で、かつ、一定の要件がございますが、やっていくようなケースにつきましては弾力的に運賃の認可の処理を行いますよという内容を、一応例示として、3割という数字を示しております。これは運賃ですので、事業者がどの運賃をやっていくかということは、事業者が申請をしますから、役所の方が何割引きであるべきだとか、そういうことを言うものではございません。ただ、タクシーの会社の方々あるいはそこで働いている組合の方々、今までずっと一律、同一運賃でやってきましたから、旅客課の通達というもので数字が出ているので、それに向けてやっていかななくてはならない、あるいはそうあるべきだというような通達になっているのではないかと非常に強いご批判がありまして、それでいろいろ訴訟とかが起こっております。通達そのものが悪いという訴訟すら起こっております。まだそれは係争中でやっておりますが。実はこの通達は各会社が経営判断で、どういう形でやるかということで実施をするもので、申請をするものです。それで、大口の割引ですから、いろいろな会社との契約とか、官公庁との契約、あるいはNHKとの契約とか多々あります。そういうところにおいて、一定の大口の利用者に関しては、一定の割引をしましょうと。こういう内容でございます。それで今出てますのは、ここに東京無線、チェッカーキャブと書いてありますが、実施日が右側に書いてあります。大体9月から実施されているものが多くなってあります。事業者数は、例えば東京無線グループのものでございます。グループで、台数も右側に書いてありますが、割引率は100万円以上で10%などとなっています。割引の適用時間が一番上に書いてありますが、例えば午後10時から翌午前5時までとなっております。要は夜間の割引の対応をしていこうという会社の考え方でございます。

鈴木主査 100万円というのは、月当たりですか。

田端旅客課長 月間でございます。こういう内容で申請があり、私どもが認可をし、実施しております。特に夜は東京の個人タクシーが、夜間の割増について、割増料金2割というのをやっております。通常の会社の法人タクシーは3割増しということでやっております。ですから、そういう意味で夜間のお客さんの獲得競争において、法人経営者が、個人タクシーより不利になっているという認識を持った上での申請ですので、かつ、何割引きにしますというのは各会社が考えていることですので、この内容でやってきてあります。労使ともに、あまり評判の良くない大口割引の仕組みを通達で出しましたが、それに基づきこのように実施されているということで、沢山利用される方に一定の割引をするという

インセンティブを付けていくという仕組み、これは経済活動で普通に考えられることだと思っておりますし、そういうことで実施が進められているという内容がこの点でございます。

あとそれ以外に今日資料をお付けしておりませんが、運賃の多様化というものは、特に大阪地区などで大変行われておりますし、初乗りの運賃も540円など低料金でやるものについても、個別の認可制の下で実施をするということで認可をしてきておりますので、多様化というものも、企業判断の中で進められてきております。あと利用者のアンケートなんかを採りましても、規制緩和後、運賃の多様化が進んでいるという評価をして頂いている方の比率も多くございます。この辺りは企業判断の下でのものですが、引き続きそういう申請が出たときに適切に迅速な措置、もちろん原価の計算をすべきところとか、不当な競争にならないかどうかという認可基準に基づきましてチェックをした上で、措置をしていきたいと考えております。

2番目のご質問に移る前に、「規制緩和の見直しに関する決議」、これが10月27日に第45回全国ハイヤー・タクシー事業者大会においてなされております。道路運送法の改正から3年半経過して、やはり参入が容易な産業ですので、車両数が増えて、一方で需要の低迷という中で大変苦勞しているということで、経営の環境の悪化と、一方でタクシーの場合は歩合制ということを中心に賃金体系として持っていますので、結果的に一台当たりの売り上げが減るということになると、給与が減って労働条件が悪くなるということです。この点についての見直しをしてくれという決議が出ております。一方「労働力の確保、労働条件の維持・改善に関する決議」、これも同じなんですが、競争環境が厳しくなると、ちゃんと労働条件の改善告示を守らない事業者が多々出てきて、安全運行に問題があるという点で、規制緩和の見直しの決議が、引き続き強くなされております。ただ、国会の答弁においても、北側国土交通大臣からも、こういう状況が苦しいということについてのいろいろな実態の分析はしたいと考えているが、安全運転とか労働環境が悪化する、あるいは守るべき労働条件のルールを守らない、こういうことは良くないことなので、このあたりはきっちりと措置をしていく。経済的な規制については、事業者の意欲のある事業活動を止めるようなことはやってはいけないし、今後も引き続き経済的な規制についてはいろいろ不断の見直しは必要だということをお大臣が国会で何度もお答えをしております。タクシー関係は国会においても特に労働者が非常に苦勞しておりますから、その悲鳴が、労働組合が支援しております民主党の先生方から、大変たくさんの質問が出ておまして、自動車交通局内の課の中で、ダントツ一位の質問の量でございますが、これがほとんどタクシーでございます。大臣の基本のポジションは、非常に明快でして、問題のあるところはきっちり対応する、ただし、いわゆる需給調整というような、経済的なところについては、今の競争環境でやっていくという基本ポリシーは変えておりませんので、この辺りのご理解を頂きたいと思っております。

あと、もう一点の法人タクシー・個人タクシーを折衷した事業形態というものの、これに

についてはNHKスペシャルなどで報道されました、大阪の堺市でやっているワンコインというものがございます。ここについて、実は会社の形態ではありますが運転手に基本的に委ねてしまっているような形、逆に言えば、自分の家の近くの車庫に車を持ち帰って、翌日その車に乗って車庫からそのまま事業活動に行くというようなケースもあり得るような形態をとっています。これについて車両の持ち帰りと言っておりますが、タクシー関係の経営環境の中で一番大事な点は、タクシーのドライバーが自分のドライバーの活動として、営業区域内のどこでも自由に活動するということですから、管理がなかなかしづらいというところがあるということで、運行管理の仕組みというのが一番大事だと考えております。NHKスペシャルでも、もう一方の会社においては、車庫から出庫するとき点呼をきちっとして運行管理の指示をして、労働時間が決まっておりますから何時に戻るという点もきちっと確認する。そういうことをもう一方の会社はきちっとやっておりました。そういう運行管理の体制が、持ち帰り方式のワンコイン型タクシーというのは、運行管理をおろそかにするおそれが極めて高いと思っております。私どもも、この辺りについて監査をし、実際にいろいろ法令違反がございますから行政処分も実はしております。一方で労働基準監督署もいろいろな点の疑義があるということで監督に入ったりしております。そういう状況で、私どもとしては運行管理の仕組みというものを特にタクシーの場合は非常に重要な点としてやっていく形態ですので、法人タクシーでありながら各ドライバーを、自分の会社の従業員でありながら、それをお客さんと呼んで、一定のお金をとりながら、後は勝手にドライバーに任せるといったような形態というのは、タクシーの事業形態として極めて安全をおろそかにするものだと思っており、そういう問題認識の下で、むしろ厳しく対応していきたいと、実はこのように考えております。ワンコイン型という500円のタクシーが悪いといっているわけではなく、大阪で報道されておりましたもう一方の運行管理をきちっとやっている事業者、車庫からちゃんと点呼して出庫し、戻ってくる形態の会社も、企業戦略として500円の運賃というものでやっていこう、運行管理をきちとした上で車両を持ち帰らずにということも申請しようか、あるいは一部出してきたかとは思いますが、そのような動きもありますので、ちゃんと運行形態を守った上で、事業活動としてどのような料金の仕組みがいいかということ申請するということは、事業活動として必要なことだと思いますが、やはり安全関係のところは厳しくやっていかなければならないと考えております。関係資料は、プレスリリースと書いているものを参考にお付けしておりますが、実は今申し上げましたような安全関係面で、いろいろ運輸事業についてJRの事故、あるいは航空の事故などが最近多いので、北側大臣の下、いろいろ対策をとっていこうということで進めてきておりますので、今申し上げました運行管理の徹底とともに、経営者の安全の意識を徹底させる安全マネジメントという仕組みを導入して、より一層安全の対策について経営者も運行管理者もドライバーもきちっとやっていくような仕組みというものをむしろ強化していかなければいけないという認識を持っているところでございます。これもまたいろんなやり方が決まりましたら1月頃になろうかと思っておりますが公表させて頂

きたいと思っております。若干長くなりましたが以上でございます。

鈴木主査 どうもありがとうございます。それでは質疑に入りたいと思いますが、矢崎委員、何かございますか。

矢崎委員 民放のテレビや新聞などで見ますと、タクシーの規制緩和によって運転手の収入が激減し大変だという宮城の例が最近報道されていまして。一方で、今お話の中にあつたように、規制緩和を行った結果、大衆から喜ばれている例だってあるのでしょうか。これだけ運賃が非常に多様になっていますから。そういう状況を示す、何かデータはあるのですか。

田端旅客課長 私どもは、いわゆる規制緩和後の実態の把握をしていかなければならないということで、大臣からもその辺りの指示がありまして、事業者と利用者のアンケート調査を行いました。実は明日発表しようと考えておりますが、その中で、利用者アンケート、これは約2,200くらいをサンプルとして各地ごとにいろいろ取っておりますので、この内容を明日公表しようと思っておりますが、利用者で、規制緩和の後運賃・料金の多様化という点で昔と比べて良くなっていると評価して頂いている方が38%。明日発表ですので、後ほど事務局の方にお届けしますが、38%くらい利用者から評価されているということですし、もっと他の点も質問票がいろいろありますから、結果全体を明日の2時に公表しようと考えております。

鈴木主査 それちょっと見せて下さい。

田端旅客課長 いろいろな報道で、大変増車がされて、ドライバーの経営状況が悪くなって、それでも生活費を稼ぐために長時間労働せざるを得ないんだとかいう話があります。これは現実にそういう部分があると思います。ただ一方で利用者からは、運転手のマナーが良くなったという声とか、あるいは今申し上げた料金なんかも多様化が進んでいるという意味で、規制緩和後、全般的にそういう意味での評価は高くなっています。

鈴木主査 これは今回初めて行った調査ですか。以前と対比する資料は無いのですか。

田端旅客課長 以前と対比する資料はございません。今年の三月くらいからスタートして、調査票を決めて行ったものです。他には東京と大阪のタクシーセンターが利用者アンケートとして意識調査を毎年やっております。

鈴木主査 これは国土交通省調査ですか。

田端旅客課長 そうです。私どもがコンサルに委託して行っております。各地区ごとにサンプルを挙げていますから、地区ごとにクロスチェックもできます。最終的な報告書は全体としてはかなりの分量のある冊子になります。それは抜粋版でございます。それで一点、利用者の声からしますと、地理が不案内になっている人が多いというのが非常に多くございました。そこにもちょっと付いてるかと思いますが。そういう人が増えたというのがやはり事実としてはありまして、東京などでドライバーがなかなか集まりにくいということになりますと、東京ではない地区から雇用環境があるところに集まってきますから、例えば東北で募集をかけて連れてきて、もちろん教育訓練はしますけれど、何せこれだけの

東京のマーケットの地理ですから難しいので、せっかく乗って頂いても乗った人が教えてあげるといふこと、私もよく教えておりますけれど、そういうご不満が多いというのが出ております。

鈴木主査 我々の実感としては、待ち時間というのがもっと大きなウエイトを占めてもいいのではないかという気がするのですけどね。待ち時間が減ったという評価が、24.6%あるけれども、それほど多くないということは、あまり空車がないということに相対的には意味するのではないですか。空車だらけだと言われるが、必ずしもそうではないと。もちろん一定の評価はされているのだけれども、他のマナーが良くなった、運賃が多様化したという項目よりはウエイトが低いから、その項目自体は比較対象にはならないけれども、しかしそんなに空車があるということではないという解釈もできますね。

田端旅客課長 昔と今とあまり変わらないという人が多いかもしれません。あと地方都市ですと比較的営業所において電話で呼ぶというケースも多くございますから。これも本来もうちょっと地区別に分析をした方がいいのかもしれませんが。基データはございますので、流し地域と非流し地域の比較などもできるかと思えます。

鈴木主査 それから沖縄の場合は、総合的に判断したと言うが、その総合的とは何ですか。いくつかの条件がありましたね。実車率条件、収益条件、それから田島さんが仰るように私も前々から不思議な要件であると思っていましたが、法令違反件数要件、それと利用者からの苦情件数要件。いろいろあるが、これらの4要件について、2003年に御省と協議して決めたときには、毎年その改定時に白紙に戻って前5年と対比してそれが基準に当てはまっているかどうかを判断するということでしたね。基準となる要件はこの4つしかなかったはずですが、それを総合的に判断したと今仰ったが、沖縄の場合にはこの4つの要件の中で、どれかが満たされており、どれかが満たされていなかったが、総合的に判断したと、そういうふうに読めますが、そういう意味ですね。

田端旅客課長 法律上の要件が決まっております。これは法令に基づく権利制限ですので、供給力が需要量に対して著しく過剰、いわゆる需給バランスというのが一点ありますから、それを判断する指標として日車営収と実車率というところのみということなのです。

鈴木主査 ちょっと待って下さい。供給力が需要量に対して著しく過剰というのは、需給調整条項そのものではないですか。

田端旅客課長 そうです。ですから過剰となっている場合であって、供給力、車の数がさらに増加することにより、輸送の安全とか旅客の利便確保が困難になるおそれがあると認めるときです。

鈴木主査 だからどこが条件になるのですか。供給力が需要量よりも著しく過剰になっているというのが要件になるのですか。それだったら需給調整規制そのものではないですか。

田端旅客課長 そうなんです。緊急調整地域ですから、もちろん原則としては需給調整規制をやめると。ただそうすると、参入が容易な産業だとすると、供給力が著しく増え

過ぎるということになった上で、例えば先ほど申し上げた長時間労働せざるを得ないとか、客の奪い合いで割り込むとか、そういうことで輸送の安全とか、あるいは利用者に対して利便を損なうようなおそれがあると認められたときにこの指定をして、供給力の増加を一時的に止めると。こういう条項が緊急調整措置の条項でございます。

鈴木主査 そういうことが一つの原因となって輸送の安全が脅かされているという具体的な事情があるときという意味ですか。

田端旅客課長 おそれですね。具体的な事故が多発してしまったというのではなくて、法律上の要件ですが、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認めるときということです。

鈴木主査 特別監視地域に指定されている地域であって、流し地域だったら15%以上指標が悪化していたときに限って、緊急調整地域に指定されるということだと私は理解しているし、それ以外の要件はないと思いますが、そういうジェネラル・クローズをその後入れられたのですか。

田端旅客課長 入れていません。私どもとしては法律に基づいた基準の考え方にできるだけ透明性・客観性を持たせた方がいいということで、指標化するのは大変難しいんですけど、こういう今申し上げた実車率の減少度とか、日車営収の減少度というようなことの方として、日車営収・実車率基準というものを一応設けて、それに基づいて考え方を判断していこうということです。

鈴木主査 それは法律に書いてあるのですか。

田端旅客課長 通達に書いております。

鈴木主査 それは法律に書いていないことを、通達の中で新たに需給調整規制として復活させているのですか。そういうのはおやりにならないと信用していたのですが。

田端旅客課長 法律は、今申し上げている言葉、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となるおそれがあると認めるときは、ということしか書いておりません。

鈴木主査 それは法律の委任もない単なる行政指導ですね。しかし、単なる行政指導に基づいて現実にはその地域で緊急調整地域に指定してしまっている訳だから。

田端旅客課長 この法律に基づいて運輸審議会の諮問・答申を経て指定をするんですが、今法律に書いた要件がございますね、「おそれがあると認める」という。これだけだと、判断が恣意的になり過ぎるので、なるべく客観化・指標化できるものはして、それを行政の考え方として通達で公示をしてやっているということです。

鈴木主査 その通達は、明らかに数字で分かるもの、つまり、実車率の減少、それも流し地域だったら、特別監視地域になるときは10%、緊急調整地域のときには15%、それから、日車営収についても、同じ比率で悪くなる。あと苦情の件数と法令違反件数の4つしかないはずなのですけどね。

田端旅客課長 その4つの要素で判断をしていきたいと思いますということで、いつも指摘がありますけれども、例えば、苦情なんかの件数で本当に分かるのかということ、鈴木先生からも運輸審議会からも言われている。こういうものの適正化は非常に難しいのですが、ただ我々も客観的に取れるデータで何が可能かというものをいろいろ苦慮して、それで今見直しをするというのはどういう指標で判断していくのが一番合理的だろうかという点について、運輸審議会から宿題を得てやっているところです。

鈴木主査 それはまさしく田島さんが適確に指摘しているけれども、そんなものは閣議決定の中で認めているわけではない、法律の中でも認めているわけではない、単なる通達において法律を超えるような内容を定めているということですか。

田端旅客課長 法律は超えておりません。法律に基づいてしか我々は指定しませんので。法律に基づいて判断をするときの判断の論拠、根拠としてどういうものがあるかというのを考えているので。

鈴木主査 その判断の根拠に、需給調整、需要が供給を著しく下回って、輸送の安全を確保することが困難となるおそれというのを裸で入れて、それをも行政が判断基準にし、需給調整規制を通達で復活させるというのは大変おかしな話ですね。もともと何かと言ったら、運輸部門における需給調整規制の撤廃、全廃という大きな流れの中の問題として起こっている問題ですよ。

田端旅客課長 だから何度も申し上げているように通達じゃなくて、法律です。国会で決まっている法律ですから。法律の条項ですから、細かなことを全部法律で書くというのは、現実には不可能です。ですから、法律で書く用語というのはこういう用語になります。それで行政が恣意的になってはいけませんので、付帯決議において、その発動していく基準の考え方をなるべく具体的に考えて、それをみなさんに公示してやっていきたいと思います。ですから、その考え方を、難しいのですが通達でこういう指標をやっていったらいいのではないかというものを、行政運用の通達として、我々が内々に持っているのではなくて公にしています。

鈴木主査 この法律はそういうふうには読んでいただけないのですよ。だから、法律に書いてある、この書き方自体かなり問題あると思うけれども、「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となるおそれがあると認めるときは」というのを行政がジェネラルに使ってはいけないと言っているのです。それがどういうときだということは、我々と御省でいろいろ議論して、そういう要件に当たる場合として、1日当たりの営業収入、実車率、法令違反件数、苦情件数という指標にブレイクダウンして、この指標に対して前5年から何%減少した場合にこれに当たる判断をするということであって、それに更に付け足してこういうジェネラル・クローズを入れるということは問題ではありませんか。ここに書いてあることは、ジェネラル・クローズで判断してよいということを書いているのではない。認めるときの認め方については省令等で、さっき言ったようなスペシフィッ

クな指標を決めてやりなさいということを言っている。これは親元規定ですね。

田端旅客課長 法律の親元規定です。

鈴木主査 親元規定に基づき4つの指標を定めた上に、その他にもう一つ用いてよい要件があります、それはこの親元の規定のジェネラルな書きぶりの条件ですというふうに読まれるのは、よくやる手ですが、問題だと思います。

田端旅客課長 よくやる手ではなくて、法律に基づいてしか我々は指定できませんから。

鈴木主査 法律に基づく「おそれがあると認めるとき」という文言は、どういうときだというのははっきりさせて、本来は省令で決めなさいということです。あなたのところは通達でやっているけれども、その通達で決めたものは何だと言えば、4つの条件だけで、それに追加して、法の書き振りとしてジェネラルになっている表現を拾って、ブレイクダウンした通達の基準の中でもう一回使うということは二重使いをやっているということなのですよ。

田端旅客課長 そういうことではなくて、法律に基づいての考え方を客観的に述べているだけです。

事務局 主査がジェネラル・クローズと言っているのは、具体的に今4つの基準だけで判断して、その基準の全部又は一部が満たされていなかったからジェネラル・クローズを用いるということになっているのか、4つの基準は満たしているけれども総合的判断をするという意味で仰っているのかということです。

田端旅客課長 私どもとしては、法律に基づいての判断をしますので、指標はあくまで判断の指標だと思っております。指標は完全なものというのは非常に難しいので、できないと思っております。何が微妙に実際のところ数字的な面で違っていたかということ、実車率が、わずかに0.1%、前年度より0.1%増加したという、非常に微妙なところの線に、状態として来ております。日車営収は引き続き下がっています。そういう状況の下で、今この法律の条項に基づいて考えたときに、利用者の利便と、あと苦情の件数と法令の違反の件数というところの判断が、この指標だけではなかなか難しいところがありますから、全体として重大事故がどのくらい起こっているかなどの点を考慮に入れていきます。

鈴木主査 その通達を見せて下さい。実車率とか日車営収などが書いてある通達を。

田端旅客課長 私どもの説明している内容は、全て先ほど申し上げたこの運輸審議会の答申の中で、私どもの考え方として、今申し上げた点を3ページ目の(3)のところ以降にきちんと整理して書いております。

鈴木主査 この通達の中には、実車率、日車営収、苦情件数、法令違反件数の他に、この法律と同じような、輸送需要量うんぬんというジェネラル・クローズは入っているのですか。

田端旅客課長 ジェネラル・クローズといいますか、どういうふうに判断していくかという指標の考え方が書いておりません。数値は15%が良いかとかそういう細部のところの考え方を書くのが通達ですから。

鈴木主査　そういうジェネラルなものは通達には入っていないんですね。だけど通達が全てではないので、この法律で読むのだとあって、この法律に戻ってきて、その法律の内容は何かというと、供給力が需要量よりも著しく過剰になっており、輸送の安全の確保などが困難になるおそれがあると書いてあるから、通達の基準に合致しない場合でも需給調整を復活してもよい場合があると言いたいのですか。

田端旅客課長　ですから各指標の数値基準というのが、現在利用可能なデータを採用して考えています。ただ、それが完全だとは思いませんし、全然この基準が完璧だ、素晴らしいなどは考えておりません。ですからこの数値基準には必ずから一定の限界があります。そのときに、現実には当てはめていろいろ考えていくときに、限界があります。ですから、いろいろな他のデータも併せて、法第8条の指定要件に該当するかどうかを総合的に判断する必要があるという考え方で、運輸審議会にご説明をし、それでこの指定の基準に合致するというということで指定をするということのご説明をしております。そこで運輸審議会で田島先生の反対意見というのはございます。今、鈴木主査が仰っているように、どんな状況だろうと0.1%でもそれが完全に合致しないなら指定を継続するものではないという考え方の先生方もいらっしゃいましたが、運輸審議会の中で何度もご議論を頂いた中で、総合的に判断するというところを踏まえて、ただし、指標については、これは完璧でないということで非常に限界が多い。というのは、客観データが取れるものと取れないものと多々ございますので。ですから、それについて限界があるから、それについての適正化、あるいはより良くするというところを、基準についても、きちっと見直しをしないといけないというのが運輸審議会の答申です。それを年内に向けてやりましょうと。

鈴木主査　運輸審議会はどういう方向で見直しせよと言っているのですか。今完璧でないというふうに仰いましたが、わずか2年前に決めた基準で、それも従来の非常に奇妙な基準であったものを、きちっと整合性のあるものにしたのが2年前の改定基準だったのですよ。パーフェクトなものはないと言えば、それはそれまでの話ですが、あなたは今それは必ずしも適切でないみたいなことを仰ったが、どこが適切でないのですか。

田端旅客課長　どこが適切でないかどうかというのを、運輸審議会、あるいは鈴木主査なんかも仰っておられましたけれども、例えば、苦情の件数だけで利用者利便の適否を判断するという、その指標のみをもってやるというのでいいんでしょうかという話が運輸審議会の過去3回の審議の過程でも行われております。だからそういうようなところの適正化をいろいろ図っていくべきだということについて、運輸審議会からは毎年そういう点のおかしさをご指摘頂いております。

鈴木主査　それは私も意図的に違反や苦情の原因となる行為をすることがありうるということで、そもそも事業者が特別監視地域に居続けたいと考えるかどうかという問題はありますが、特別監視地域が緊急調整地域になる前段階のステップだとして、どうしても緊急調整地域に入りたいのだというときにはわざと違反をすればよろしいという話ですからね。

田端旅客課長 例えばそういう変なところがあります。運輸審議会でも過去3回やっていますけれども、毎年そういうご指摘を受けております。だからそういうところについて、おかしいのではないかという指摘をしているのだから、ちゃんとそういうところの見直しをすべきだと。

鈴木主査 そういう個別のところは、それはおかしいのはありますよ。それから更におかしいというのだったら、何%という減少率は私に言わせれば極めて不満なものであって、もう少し大きな減少率でなければ認めるべきではないというふうにさえ思いますので。基準を緩める方向で問題を考えられるとしたら、それは改革の趣旨に反しますよということです。さらに気になるのは、法はなるほど需給調整規制を取り除いたけれども、特別な場合には需給調整規制を期間を限って復活しますと言っているわけです。それは好ましくはないけれども、やむを得ない問題だというふうに思っていますけれども。その判断に当たって、田島さんが仰っておられるように、ジェネラル・クローズをむやみに振り回されては大変困る問題です。

田端旅客課長 仰るとおりだと思います。緊急調整措置は権利制限的なものですからむやみに発動すべきではないというのは基本的な私どものポリシーですし、運輸審議会でもあるいは先生においても同じ立場だと思います。

鈴木主査 それ自体は本来使ってはいけない。指標を立派なものにしてください。指標以外に依拠してもらっては困る。1%、0.5%のときにはどうだというふうに考えたらその時の事情を考えたくなくなってしまうというけれども、やはり1%と決めたら、1%を0.01%でも切ったり上回ったりしたら、もうそれは決めたとおりだというふうに割り切っていくということ。それが行政の姿勢であるべきだということです。それが恣意性の排除ということですよ。

田端旅客課長 ですからそういうご指摘あるいはそういう懸念の点について、ご指摘については私ども受け止めて、厳格的な運用できちっとやりますということを申し上げます。何でもいい加減にやりますということは一度も申し上げたことはありませんので、そこはぜひご信頼いただきたいと思います。さっき申し上げたように、業界と戦って必死にやっておりますので、ぜひご信頼いただきたいと思います。

鈴木主査 それは厳格にやっていただくということで。それからこの北側大臣が仰っておられるのは、これは何でしょう。社会的規制部分については強化をするけれども、経済的規制のときには不断の見直しをしていくということはどうですか、これは変えますよということですか。

田端旅客課長 違います。大臣は、事業活動面において事業者がどういうふうに行動するかというところの経済的な規制というのは、運輸事業規制も、あるいは国土交通省ですから、建設関係の事業規制も多々ございますが、これについては、今規制があるから、それがずっと何でも正しいよということではなくて不断の見直しをしていくということのことを考え方として持っておりますということにして、これは大臣いつも仰っておられるこ

とです。

鈴木主査 それは当たり前のことを言っているのだけれども、これを根拠として今現在の作ったばかりの特別監視地域や緊急調整地域などの緊急調整措置問題全体について、変えていきますよということの中には、より競争を促進するための方向で変えることに対しては我々は異存はありませんが、より競争を制限する方向で変えていく、それも経済の実情だと仰られるなら、我々としては異存があります。

田端旅客課長 そういうことは大臣申し上げておりません。

鈴木主査 でもそう読めてしまうではないですか。この言い方で不断の見直しというのは、プラスマイナス両方というふうに読めてしまうではないですか。マイナス側、需給調整の復活の方向で見直すとは言っていないけれども。現在、10年ほど前の需給調整規制の全廃に伴う問題が端的に現れてきたのがタクシー部門です。いろいろな問題が起こっているが、それについての対応は不断の見直しでやっていきますということで、これを我々に対して需給調整規制の撤廃の精神は何ら変わっておりませんという誓いの言葉としてお見せになったつもりなのではと思うのですが、そうは読めませんよ。

国土交通省 金田先生のご質問の趣旨というのは、タクシーについて規制緩和は失敗だったと。だからそれを逆の方向に見直すべきだと、強化する方向で見直すべきだというご趣旨のご質問に対して、これは一部しか抜粋しておりませんが、長時間にわたって、大臣の方からは、経済的規制については、きちんと不要なものはなくしていくという方向で見直しをすべきだという趣旨で言っております。ただ安全だとか環境、こういった面についてはしっかりとしていこうということですので、この全体の文脈をごらん頂ければ、自ずと大臣が規制を強化する観点から経済的規制について見直しをするという発言をしているのではないということがご理解いただけるかと思えます。

田端旅客課長 全体版がありますけれども、長すぎるので冒頭のところだけ取ったんですけれども。

鈴木主査 もう少しそれをはっきり言った言葉のところはないのですか。

田端旅客課長 あります。金田委員と大臣が険悪になるようなやり取りがあって、金田委員に対して、大臣が需給調整をもう一回戻せとあなたは仰るんですかという逆質問をするなど、相当激しいやり取りを行っております。金田先生も、別に昔に戻せと言っているわけではないが、現実になんか問題になっているのは歩合給のせいだから、その現状について、特にドライバーの給与のところですね、そこについて大臣の認識はどうなんだというやりとりですので。

国土交通省 規制緩和の問題点ということで金田先生からご指摘があって、大臣の方からは、さまざまな問題があるということは承知していると、それに対して金田先生は規制緩和すべきじゃないという意見なんですかと逆に大臣が先生に詰め寄るような場面もございましたので、文脈をごらん頂ければご理解いただけるかと思えます。

田端旅客課長 ただ今申し上げたような文脈のやりとりを大臣は何度もやっております。

ただ、ドライバーの給与が、特に北海道出身の先生ですので、最賃割れが非常に起こっている地域でございます。最低賃金割れというのは法令違反ですから、そういう経営者については、そういう経営をやるのであればタクシー産業を退出して頂くしかないと思います。その辺りの徹底した取り組みは厚生労働省の労働基準局と連携をして、対策を取っていくということを進めております。むしろ経営者に対しての対策をちゃんとやるということです。

鈴木主査 まとめると、現在定めている、実車率要件、収入要件というようなものは、これを緩めていくという考え方はないと理解してよろしいですね。

田端旅客課長 今言った経済的な指標がございますね、実車率とか。これが実車率ではなくて他に測るやり方があります。ですからどの指標がいいかとかということも含めて、まずは検討はしますが、今申し上げたように権利制限性の高いこの緊急調整地域の指定要件について、どんどん甘くして行って、ばんばん発動しますということを我々考えていることはありませんから、そこはぜひご信頼いただきたいと思います。

鈴木主査 それで、田島さんがいろいろ仰っているような問題点については、少し研究をしてみるということですね。では、そのところは確実に実行して、いろいろな声があるのは私も承知はしておりますけれども、しかしそういうものを越えていくことによって新しい経営が生まれてくるのだし、それから現実に今私達が乗っている実感としては、東京地区は相当浸透が遅れたという感じはしますが、しかし徐々にではあるけれども、いろいろな工夫がタクシーの経営者によっては行われているというのも現実だと思うのです。だから越えていくべき一つの過程だということで、良い経営をやっている会社が残るとするのは当たり前のことで、それが進んでいるというのは私どもの方で実感しておりますから、決して保護規制に戻るようなやり方を間違ってもやらないということ、はっきりそうしますと言って頂きたい。

田端旅客課長 先生の仰るとおり、良い経営者は非常に創意工夫を進めてきております。その方々はIT技術なども駆使しながらいろいろ取り組みをしております。そういう意欲のある事業経営を進められるような事業規制にした訳ですから、そういう点を今後も進めていきたいと思っております。

鈴木主査 運賃規制ですが、これはどうなのでしょう。今は確か660円だったと思いますが、法人流しの高いものと、個人の安いもの、580円との範囲内だったらどれを採ってもよいという、それがフリーゾーンですよ。もう少しフリーゾーンを大きくする、例えばそれよりも10%か20%くらいまでは下げるという議論は以前にやったことはあるのですが、その問題についてはどうでしょうか。もともとこれはかなり以前ですから2代ほど前、規制改革委員会が行政改革委員会時代に、上限規制をするけれども、下限は自由だというのが基本合意だったのです。さらに遡ると96年に需給調整規制の全廃をやったときには価格については上限価格制とするということが明記されているのです。その場合下限はフリーだと。下限を遮るものがあるとしたら、それは独禁法にいう不当廉売に当たるケ

ースに限られるのだということをはっきりしている話なのです。そこで、今のような狭い範囲内で自由だというのではなくて、その下の範囲に対しても自由にすると。それはおやりになっているということで、現実には10%引きも認めているというけれども、これは原価計算書を添付して原価が合っているかというチェックをおやりになっている訳です。この原価計算書というのはタクシーで唯一残っているだけではないですか。昔はトラックでもそういうものが問題になりましたが。これで認めております、現実には安いのはありますということも認めますが、原価計算書の添付というものを例えば何%までは不要にするというような措置を講じられるということはいかがですか。

田端旅客課長 今、自動認可ゾーンというのは、あらかじめ公示しております。ですからその部分については自動で認可されます。これはいわゆる運賃の認可が、タクシーについては運賃認可制になっておりますが、そういう範囲であれば、これは自動認可をしますと。それを割る場合は、不当競争を起こすおそれがあるかないかという点のチェックをしっかりとやりますということが認可の基準ですので、そのために原価計算をみた上で、あまりにも安い販売のものについては、申請を却下するということがあります。それでその幅の部分については、これは非常に議論のあるところでございますけれども、その幅について、さらに大幅に拡大するということは現在のところは考えておりません。

鈴木主査 幅を大幅にというのは、原価計算書を添付して問題がなければ申請者の運賃を認めるのでしょうか。だから下限を何%ということを決めているわけではないのでしょうか。だから今仰った、広げるのは認めておりませんというのは原価計算書の添付の問題について仰っているだけの意味と違いますか。

田端旅客課長 そうです。自動認可ゾーンのところはそういうのはありません。その下限を割っているところについても、個別に判断をして認可をしておりますし、特に大阪において多々行われております。

鈴木主査 そのときに、原価計算書を添付する必要がないゾーンを作ったらどうですかということをおっしゃっているわけですか。

田端旅客課長 そこについては考え方で、不当な競争を引き起こすかどうかの判断をするときに、タクシーですから、結局人件費に跳ね返りますし、そういうところについて、いかなる運行においてそこが可能かという点なんかも含めまして、やっぱりチェックをするという必要がありますから、それで原価計算書というものは添付が必要だと、その部分については考えております。

鈴木主査 考えておられるけれども、それを考え直したらどうですかというのが我々の役割なのであります。

国土交通省 昨年の運賃通達の改正の際に、営業的割引につきまして、減収の割合が収入の1割以内のものにつきましては、原価計算書の添付を省略して良いというふうにしてあります。

鈴木主査 それも承知しております。

田端旅客課長 営業的な割引のところについては、特に創意工夫が発揮しやすい分野でございまして、そういう運賃通達を昨年改定して実行しております。その一部が、先ほど申し上げた大口割引です。

鈴木主査 今日私が申し上げているのは、大口割引のところでは10%というのは、原価計算書の添付をしなくても結構ですということにしていますが、それを普通のそうではないものについても例えば5%くらいのものであるならば、いちいち原価計算書ということを経営者に言わずに、現在のフリーなゾーンと同じように認可したらいかがですか、そうしませんかということを経営緩和の立場から言っているのです。

田端旅客課長 ご指摘は分かりますけれども、この運賃の議論というのは、今申し上げたように非常に労働集約産業であり、ドライバー収入の比率が7割、8割のところですので、これがまた、いわゆる労働条件のところにも影響しやすい分野ですから、今言った基本運賃の部分については、ご指摘は分かりますけれども、今現時点ではその点について幅を広げるといような考え方は持っておりません。

鈴木主査 私どもはそういうことを現在持っておりますから、ぜひお考え頂くようにこの場をお願いをしておきます。

田端旅客課長 先生のご指摘は、ずっと過去何度も、ずっと前から承っておりますが、私どもも何が可能かということと、あと行政措置としていかなることをやるかというのは、基本運賃については、いわゆる労働環境の問題にも直結しやすいところではございますから、きちっと行政としてもその責務を果たしていく必要があるのでは現在そこを広げるといことは考えておりません。ただし、柔軟な対応ができるような営業割引ですとか、あるいは基本賃率を下げたいという事業者がいたときに、そこは個別に判断して、認可をしておりますし、しかもその事例がたくさん出ておりますから、そういう点のご理解を頂きたいと思っております。

鈴木主査 本日ここで合意するわけにはまいりませんが、我々はそういう問題意識を持っておりまして、ご考慮頂きたいということをお願いをしておきます。

それから、法人タクシーと個人タクシーの折衷形態ですが、何か新しい仕組みというのを、二つだけに分けてというのではなくて、今言った悪質というのか、それによって管理も何もせずという問題がある人ではないゾーンというのはないのかと言ったら、そうとも言い切れませんから、業務形態は法人営業で、最低保有台数とか運行管理者要件は昨年緩和してほしいという要望をしたが、話はまとまりませんでした。しかし何か営業形態をもう少し窮屈でないものにして、遠い営業所まで行って、そこで車に乗って、そこに戻ってきて、仮眠するのか、それとも自分の車に戻ってくるのか分かりませんが、そういう点をもう少し改善する営業形態を適格者について認める余地はないのですか。もちろん仰る意味が全然分からないとは申しませんが、安全管理だとか点呼・点検の必要性について全然理解を示さないというわけではありませんが、ある優良な者について、そういうような営業形態を研究する余地というのはないのですか。

田端旅客課長 私が申し上げているのは、運行管理の仕組みというのは、タクシーの場合ドライバーが出払って労働するという形態ですね。実際は経営者の目の行き届かない、管理が不能なところに出ます。ですからそのときに、いわゆるどれだけ継続して働けるか、あるいは長時間労働でなく戻ってくる、そのときに確認をする。変な話ですが、点呼の時は、酒気帯びかどうかというところまで確認をする、このような仕組みでやってきております。ですから、その基本が守られているという形態であれば、多様なやり方をやっていくというのは、工夫の余地はあると思いますけれど、特にこういうタクシーのようなドライバーに負うところが多いこういう事業形態、しかも容易に参入しやすい形態については、いわゆる要諦である運行管理の仕組み、安全確認の仕組みというのは非常に大事なものですから、むしろそこはいい加減に法人経営の中でもやっているところが見受けられるので、きちっと逆に監査などでもそういう大事なところについてはより強化をしていくというくらいの考え方で取り組んでおりますので、その点が守られた上でいろいろな多様なやり方、さっき申し上げたように運賃の割引をされてもよいということは申し上げております。多様なケースというふうに主査は仰いますけれど、タクシーの営業経営というのは比較的同じようなパターン、どちらかという層輻輳というよりは単純系統でございます。ドライバー管理をどのようにして、どれだけ働いて、帰庫して、そこできちっと確認をし整備をして、また翌日出ると、こういうことですから、その点をきちっと守った上でやって頂く分には結構ですけれども、先ほどの、特に堺のワンコインのケースというのはその点が非常におそろかであると、このような問題認識を持っております。

鈴木主査 個別のケースの問題の議論をしてはいけない話であって、システムとして、それに代わるべきもので必要な点を担保できるような、そして運転手の人も長時間労働の中には出勤の時間も入りますからね。だからそういうような点も加味して解決していくという問題認識に立って頂きたいのです。現実にあるところが、仮にそうだったとして、それだから困るという議論を私はするつもりはありません。そのへんも一度お考えを頂いて。上げられた理由の全部を否定するわけではありませんが、多様な経営形態の中での一つのあり方としてそういう線引きというものをしてそれに該当する人はいかなる人なのかということの研究して、経営形態をもう少しフリーにしてやるということもやっぱり重要な政策ではないかというふうに考えております。

田端旅客課長 主査が仰るところ、だから私が申し上げている運行管理だとか、安全の整備管理だとか、これだけです。法人経営者は車を稼働させておりますから、整備の部分もきちっとやっております。ですから、基本的に今申し上げてます道路運送法において担保すべきというのはそういう点が基本中の基本、ほとんどであります。ですからそれがまとまった上であとのような給与形態にするかというのは経営者の判断であっていいと思うんです。ただ現在は、基本的に歩合運賃というものを、経営者は主に選択しておりますけれども、これをもうちょっと固定的な運賃をやって、他の会社と差別化する、これは全く自由ですし、ただし、最賃割れとかいう議論があるくらいですから、累進歩合を導

入するのは認められておりません。むしろそういう形態に流れやすいという実情がありますので、ですからそういう点を安全管理の面に影響がないということを守った上でやるということについては後は営業活動のやり方ですから。

鈴木主査 安全を担保するものは、御省が決めた運行管理者と最低保有台数規制と点検だけではないでしょうということを私は言っているのですよ。

田端旅客課長 ただ運行管理の仕組みというのをやってきて、私どもまた改善すべきところは改善しますが、この運行管理の仕組みも管理者が、個々の管理者によっては良くない人がいたりだとか、これが不十分になっているようなケースもありますから、このあたりの改善はむしろしていかななくてはいけないと思いますけれど、このあたりはどちらかというと、本来タクシー営業にとっての基本中の基本でありますから、ここのやり方をより効果的にどうするかということが、むしろ我々の課題だと思っております。

鈴木主査 よろしいですか。いろいろご苦勞もあるかとは思いますが、需給調整規制の撤廃という、運輸省が10年ほど前にとった基本ポリシーにより、私は運輸省のものの考え方も大きく変わってきていると評価しておりますので、その影響が端的に出てきているのがタクシー分野だということですから、需給調整規制はあらゆる運輸分野において撤廃したのだという精神がいささかも曲げられることのないように、制度についてのいろいろな要望はそれぞれの立場からあるでしょうけれども、それに対しては筋を通した対応をして頂くということを強くお願いしておきたいと思っております。どうも今日のご苦勞様でした。