



(社) ぐらしのリサーチセンター 副会長・専務理事
工藤 芳郎氏

<略歴>

1934年 大分県生まれ。中央大学法学部卒業
1959年～1970年 日本国際貿易促進地方議員連盟
1963年 中国国際貿易促進委員会(南漢宸主席)の招聘により北京・上海 日本工業展覧会視察、北京市彭真市長に接見。東京都知事東電太郎のメッセージ(東京ー北京の友好促進)を手交。動物交換を提唱(パンダ訪日の契機となる)。
1966年 北京訪問。周恩来首相ら中国要人と接見 国交回復前訪中4回。
1971年～1988年 全国消費者団体連絡会代表幹事
1989年 (社)ぐらしのリサーチセンター設立に参加 現在に至る。

はじめに

【工藤(司会)】司会を担当します工藤でございます。「タクシー展望」は今回で46号になり、1992年に創刊されたもので、私は最初から微力ながら発刊の趣旨に賛同、協力をしてまいりました。それでは、本日のテーマは昨年12月に国土交通省交通政策審議会で答申されました「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」考えてみようということでもあります。

タクシー事業の現状について

【司会】タクシー事業の現状について答申では、5つの点が指摘されています。現状について、まずタクシー事業者を代表して三浦副会長から簡単にポイントだけご説明頂きたいと思っております。

【三浦副会長】私からタクシー事業の状況について簡単にお話しさせていただきます。

交政審(交通政策審議会)の答申では5項目を



(社) 東京乗用旅客自動車協会 副会長
三浦 宏喜氏

<略歴>

全タク連の副会長として交通政策審議会の「魅力あるタクシーサービスの将来ビジョン小委員会」と「タクシーを巡る諸問題の検討小委員会」に事業者側専門委員として参加。毎日タクシー株式会社の代表取締役社長を務める。

挙げて整理されていますが、この順序に従って簡単に申し上げたいと思います。

①「タクシー事業の収益基盤の悪化」ということですが、ご承知のとおり景気の悪化とタクシー需要の減少が相俟って輸送人員は年々減少し、その結果、収入も減少しています。一方で、ここ2、3年、タクシーが使用している燃料費が非常に高騰し、それに比例して諸経費も増加しているというように、収益基盤が非常に悪くなっています。東旅協で原価計算対象会社の収支状況をここ2、3年見ていますが、年々悪くなっています。今期はほとんどの事業者が赤字に転落するだろうとみています。

②「運転者の労働条件の悪化」ですが、これは先ほど申し上げたとおり、景気の悪化と需要の減少ということで賃金等がこのところ低下している状況です。また、どうしてもドライバーは収入を上げようと焦りと申しますか、そのようなことから安全の確保やサービスの低下がこのところ非常に大きな問題となっています。一方、私も事業者としては、若年層の参入を奨励しているのですが、長時間労働という観点から若い人が入らずに年齢も高齢化しており、現在、業界での平均年齢が55歳だというのが実態ではないかと思っております。

③「違法・不適切な事業運営の横行」ということですが、これは平成14年2月1日から改正道路

運送法が施行されました。結果、東京だけでも100社以上の新規の参入、増車等がありました。きちんとした事業者では問題のあるドライバーを排除しても、新規参入や増車をした事業者が、問題のあるドライバーを採用してしまうということが起きていて、それが全体的なサービスレベルの低下を起している。結果的に利用者から接客問題や地理の不案内というようなことで苦情も多くなっているというのが現状ではないかと思っています。

④「道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題」ですが、これも規制緩和により、東京だけでもこの7年間で約6,000台の車両が増えています。先ほど申し上げたとおり、需要が減少していくということから、どうしてもお客様がおられる繁華街や駅前に集中してしまい、長時間の客待ちというようなことが起き、道路の混雑や渋滞を間接的に惹起しているという現状もありますし、お客様が少ないということで空車走行が増え、言ってみればCO2問題も惹起しているのではないかと思っています。

⑤「利用者サービスが不十分」だということですが、タクシー業界と利用者の会議等でいろいろご意見、ご注文を頂いています。先ほど申し上げましたが、規制緩和後、不適切なドライバーということで排除した方がまた「タクシー業界」に入ってきて、接客等で問題を起しているということから、利用者からその辺についても厳しい指摘を受けている状況だと判断しています。

また、協会として過去に利用者ニーズに合ったメニューをいろいろな面で提供してきているのですが、以前は協会に99%以上の事業者が入っていたのですが、現在新規で入ってこられた事業者100社のうち半分ぐらいですから、つまり入っていない事業者が50社ぐらいあるということです。協会が利用者からの問題提起等について事業者には是正のお願いをしているのですが、協会に入っていない事業者などがあるので、末端まで解決されていないということが顕著になってきた結果ではないかと思っています。

答申で問題提起された5項目について、事業者として簡単に申し上げました。

【司会】いまご説明に対して藤井先生からご質問なりご意見なりありますか。



東京工業大学 大学院 理工学研究科 教授
藤井 聡氏

<略歴>

1993年 京都大学大学院工学研究科修士課程修了
京都大学工学部助手
1996年 京都大学大学院工学研究科土木システム工学専攻助手
1998年 京都大学博士(工学)取得
1998年 スウェーデン・イェテボリ大学心理学科、認知・動機・社会心理学研究室客員研究員
2000年 京都大学大学院工学研究科土木システム工学専攻助教授
2002年 東京工業大学大学院理工学研究科土木工学専攻助教授
2006年 東京工業大学大学院理工学研究科土木工学専攻教授 現在に至る

【藤井教授】ご説明を頂いた内容は、ワーキング等の中でも繰り返し指摘されています。簡単にご説明頂くだけでも数分かかかるような内容ですから、一般の新聞やニュース番組でもっと取り上げて情報の提供をしてもらいたい。紙面に関しては特集を組んで頂ければ一般紙でもかなりの情報を提供できますし、ニュース番組に関しても1分とかせいぜいその程度のことではないかと思うんですね。したがって、私自身もワーキングの中でいろいろと議論を伺って、より新しいデータを伺ったり、例えば年収が200万以下になっているような地域もあったりというような実情をみると、「これは何とかしなければいかん」というのが人情と言いますか、一般的な判断かと思うのですが、このワーキングが始まって答申を出して法律をつくっている現状においてもなかなか国民の皆さんにこういう状況が十分知らされていないような、そんな気がするんですね。タクシー業界、マスコミは、そのあたりをどういうふうに感じておられるのかと思います。国民に十分伝わっているのか、

あるいはまだまだ不十分なのか、その認識はどのようになっているのかなと思ひ、まず申し上げました。

【司会】これは実態がこの通りなのですが、国民に周知されているかどうか。那須さん、どうですか。

【那須】こういう説明があまりないですね。以前、私のやっている番組の中で、タクシー業界のことを取り上げて特集を組みました。そうすると、「ああ、なるほどな」とその時は思うのですが、基本的にそういった説明がないので、利用する側の私たちからすると、「最近、空車がいっぱい走っているな」とか、「不愉快な思いをすることが多くなったな」といったような感じ方だと思うんですね。タクシーに乗って目的地に行くというのはとても便利なことだし、ある意味、例えば公共のバスや電車とは違い、自分の行きたいところにドア・ツー・ドアで行ってくれるとか、いろいろな良いことがあって、それよりはお金を高く払うので少しだけでも、便利だということがあるのですが、マイナス面のことのほうがもっと大きく語られる。毎日、経験する中では、「道を言ったのに違うところに連れていかれてしまった」とか、必ず会話でそういったことが出てきます。その背景には、先ほど三浦副会長がおっしゃったようなことがあるということまでは、私たちは思い至らないわけで、「何だか最近サービスが不十分だね」という気持ちのほうが強くなると思うんですよ。

【三浦副会長】いまご指摘頂いた点は、昔からよく言われているんです。「タクシー業界は広報が下手なんじゃないか」とか、「もう少し広報をしたほうがいいんじゃないか」と言われているのですが、協会には広報委員会があり、それぞれの広報対策をやっております。私もこの業界に入った時に広報委員長を4年間やらせて頂いて、協会としてできる広報はしてきたのですが、ただよく言われるのですが、一番問題なのは経営者と利用者が直接会っていない。そこにドライバーが入ってしまうということです。ドライバーも東京だけでも8万人いますから、それぞれ業界の中の事情をよく知らない方が大勢おられるので、どうしても自分の感覚や考えで申し上げてしまうということで、「タクシーってこんなもんだ」という受け取り方をされてしまうという、非常に辛い面があります。その辺については、我々はもっとドライ



ニッポン放送 制作部 アナウンサー 副部長
那須 恵理子氏

<略歴>

東京都出身。上智大学文学部国文学科卒業。
ニッポン放送アナウンサー「上柳昌彦のお早うGood Day!」(月～金 朝6:00～8:30)アシスタント
「テレフォン人生相談」(月～金 午前11:00～11:20)などを担当。

バー教育をしていかなければならないと思っているのですが、先ほど申し上げたように、良いドライバーの皆さんだけではなく、どうしても会社にいるいろいろな感情をもって働いている方も中にはいますから、違ったことをいう。1つの顕著な例が、以前、タクシー運賃を値上げするとなった時に、ドライバーが反対するんですね。そこで「なぜで反対するのか」と聞いたところ、「運賃が上がっても自分たちの労働条件の改善にはならない。自分たちはただ苦しい思いをするだけだ」と。現実的には、運賃改定の時には必ず労働条件の改善が大きな要因であります。そういう思いでやってきているのですが、なかなかその辺が理解されないの、運賃改定の時にドライバーが反対しているのではないかと、何で経営者は値上げするのかわからない話になってしまう。その辺についてはもっと乗務員教育をしなければいけないと思っております。ただ、東京だけでも先ほど申し上げたように、現在370社ぐらいますので、その経営者の方々一人一人が本当に徹底してやってくればもっと違ってくるのではないかと考えております。

【司会】いまのところは実態がこうだということですね。それについては必ずしも一般の国民は知らないのではないかとのご意見が出たと思ひます。どうやってそれを周知するかということをもた後ほどご論議頂きます。

お話がありましたように、この7年間で約6,000台も増えたと言うことですが、その結果、新聞では客待ちタクシーとか道をふさぐタクシーといったことで出ていますよね。では、なぜそういうことになったのかということが、タクシー事業における諸問題の発生原因と背景になります。三浦副会長のご説明により、タクシー事業をめぐる諸問題は多く、深刻な事態となっていることが明らかになりました。

そこで、答申では4つの点について問題点を挙げているわけです。①タクシーの輸送人員が減った、②輸送力が過剰、③過度な運賃競争、④では構造的要因を挙げているわけですが、この問題について、審議会でご活躍されました藤井先生、どういうふうにご覧になりますか。

タクシー事業における諸問題の発生原因と背景について

【藤井教授】今回の答申の中で重要なパートだと思ひます。構造をきちんと理解して、しかる後に対策を考えるということですから、非常に肝になる部分だと思ひます。その中で、①、②、③、④というのがもちろん原因であるということの間違いないわけですが、その中でより深刻な問題と元々どうしようもないような問題とかが混在しているような感じがするんです。これはタクシーにある程度かかわっていらっしゃる皆さんであれば常識となっている部分だと思ひますが、要するに供給過剰問題というのが問題のすべての本質に横たわっているというところが、この議論を進めるに当たって押さえておくべきところだろうと思ひます。

ただ、供給過剰が問題であるということに関しては、世論との関係において2点ほど難しい問題があり、1つは供給過剰だけではなく、タクシーの構造的な問題として利用者の選択性の低さや運賃体系があるのではないかと。まず、それをきちんと直すのが筋だろうという論理があるわけです。ただ、それはタクシーの事業体系からすると非常に難しい部分が当然ながらあります。そういうのがまず1点です。

もう1点で世論側としては、タクシーの供給過剰が問題になっているのはよくわかったとしても、「供給過剰にしているのは、タクシー事業者

ではないか。これはタクシー事業者の問題であって、タクシー事業者の責任であり、我々国民や政府などは関係ないじゃないか」というふうにも言われかねない部分なんですね。実際、この問題についてあまり考えたことのない人は、ここで思考が必ずとまるわけです。いろいろな学者の先生方もここで大体話をとめられて、「そんなものは業界で勝手にやればいだけじゃないか。政府が何で規制を議論するんだ」となるわけです。

したがって、この問題の記述は正しいのですが、供給過剰と成らざるを得ない構造そのものが原因なのだというふうには我々が議論を展開しなければ、先ほどの経済学を中心とした市場主義を推進しようとする学者の先生方がたくさんいらっしゃいますが、そういう人たちの論理に対抗できないわけです。実はこの部分、私は審議会の第1回でも強調した部分で、まずこの点を押さえて頂きたいと言ったのはその部分なのですが、それは何かというと、タクシーのワーキングで申し上げた点を繰り返させて頂きますが、タクシー業界というものは当然いろいろな構造があるわけですが、その重要な構造の1つが共有地の悲劇問題になっているという部分だということです。ご説明申し上げてよろしいですか。

【司会】共有地の悲劇については、簡単に。

【藤井教授】共有地の悲劇問題とは、実際にイギリスで起こった悲劇なんです。限りある資源がある時に、羊飼いたちが資源をみんなで共有して暮らしていたんですね。資源というのは牧草で、その牧草を食べさせる羊飼いがいて、羊がいて、みんなで伝統的にずっとそこで羊飼いを生業にして暮らしていたんです。ところが、産業革命が起こり、一気にいろいろと合理化という風潮、経済主義が勃興してきた。それまでは規制というか、陰のモラルみたいなものがあって、「羊は増やさない。それが代々引き継いできた羊飼いたちの掟なんだ」という感じがあったのですが、産業革命で経済主義が出てくるとお金を儲けようとする羊飼いたちが増えてきた。真面目な羊飼いたちが8割、9割いるわけですが、その人たちは羊を全然増やさない。ところが、極一部の羊飼いたちが羊を増やせばお金が儲かるということに気付いてしまったので、どんどん増やしていったわけです。1匹増やせば1匹ずつ儲かる。そうすると、羊の数も2倍になっていった。ところが、牧草の数は

一定なので、1匹当たりの食べられる牧草が減っていき、羊1匹あたりの生産性がどんどん下がっていくという問題が起きたわけです。最終的には、お金を儲けようとする人だけでいっぱいになるというものです。そして最後に牧草が全部なくなり、羊飼いたちがみんな生きる術をなくしたという悲劇で、実際に起こった問題です。

これがタクシーの問題の構造の重要な基軸になっているのではないかと思います。すなわち限りあるタクシー需要、これは経済学的に言うと、「価格の弾力性などがあり、安くしたりサービスを上げれば需要は増えるんだ」とおっしゃるのですが、実際はほとんど増えないという実態があります。そうだとすると、限りあるタクシー需要があって、それをタクシー事業者さんとドライバーで分け合っているという構造が実際の問題であって、そこで事業者が利益を追求しようとする限り規制をなくせば必然的に羊の数が増えてくるようにタクシー台数が増えていく。そうすると、先ほどご説明のあったようないろいろな問題が起こらざるを得ないというところをきちんと認識する必要があると感じています。

【司会】要するに答申で出された4項目がありますが、必ずしも並列的に見るべきではなくて、やはりプライオリティーをつけて見ると、過剰な輸送力の増加という背景があるのではないかと、ここが非常に重要だと思います。大変重要な指摘だと思います。共有地の悲劇というのは、はっきり言えば、市場全体の牌が増えない部分で競争させることで共有地の悲劇が起きる。こういうことですよ。

【藤井教授】そうですね。

【三浦副会長】僕も、藤井先生が交政審で共有地の悲劇のお話をさせて頂いて、本当に的確なお話だなと思いました。言ってみればタクシーというのは、以前は台数を増やしてドライバーがいれば、それなりの収入があった。結果的に収入のうち全部がドライバーの収入のわけではないですから、残り分がどうしても出てくるということで、会社に残るといった考え方が非常に強かったのですが、今みたいに需要がどんどん落ち込んでいるところへ車を増やしていけば、1台当たりの収入はどんどん落ちてしまう。それを事業者も理解しないと、共有地の悲劇が繰り返されるということで、業界としても初めてなのですが、9月から業界自身も血を流すということが大事だという意味で、自主減車をやりましょうということで、いま1,000台までいっていないのですが、それでも協会に入っておられる6割ぐらいの会社さんが賛同して、それなりに対応して頂いています。ただ、これ以上進めるということになると、公取委の問題などで、我々としてはある程度法律の担保の上でやっていかないと、現実的に需給のバランスがとれないというのが現状だということです。

【司会】利用者サイドから見てタクシーは間違いなく増えたわけですが、増えたことによって利用者として那須さん、何かメリットがありましたか。

【那須】問題は、例えば先ほどの羊飼いの話で言えば、羊がいっぱいになって安くなれば良いのですが、ただ、痩せてマズイ羊は嫌なわけじゃないですか。どうせならおいしい、良いものを食べた

と思うわけですよ。同じように、車が増えて、例えばバブルの時はそれこそ車が拾えないといった時がありました。それに比べたら車がたくさんあって、いつでもどこでも乗れるというのはとても便利なことなのですが、これはお金と同じで、使いたい分だけあればいいので、使い切れないほどお金があっても、ということです。それでも欲しいという人は世の中にいるのかもしれませんが、私は自分が使う分があれば十分だと思うので、「自分が乗りたいな、使いたいな」と思う時に身近にタクシーがいて、そして乗れるというのはとても便利なことです。でも、それ以上は要りません。1人でタクシーに2台は乗れませんからね、と思うんです。ただ、そこはおっしゃるようなことも難しいことなんだと思いますね。

【司会】要するに、この答申の指摘のように過剰になったということ。これは役所も認めています。その背景は、藤井先生が言われましたが、規制緩和があったわけですね。規制緩和が行き過ぎるとどうなるのか、これは有名なノーベル経済学賞をもらったサムエルソンが言っているのですが、「規制緩和をやり過ぎた資本主義は壊れやすい花のようなものだ」というような指摘をされています。良い規制緩和と悪い規制緩和があるのですが、タクシー業界は悪い規制緩和ではなかったのか。サムエルソンがタクシー業界について言ったのではないのですが、悪い規制緩和に悪乗りさせられたという分野があるということも最近では指摘されていますね。答申ではないのですが、背景という部分をここで入れないと、バックグラウンドを入れないと、論議にはならないんです。そういうふうには私は思っていますね。

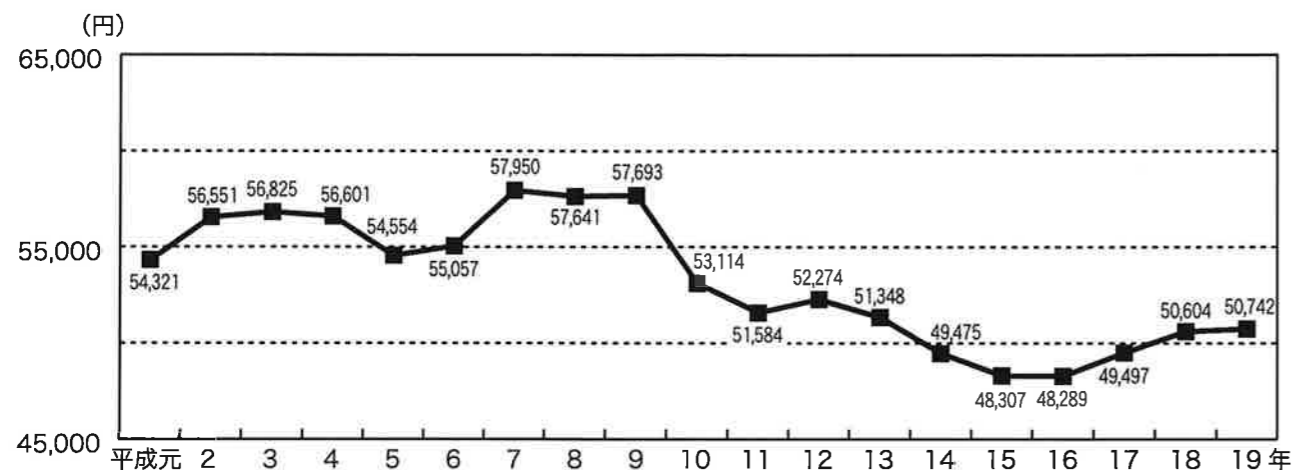
【藤井教授】1つ付け加えると、規制なるものが全て不合理であって、合理的なのは自由化をすることであるという、えもいえぬ風潮がある一方で、実際は最初に副会長からご説明があったような問題が生じるような市場なので、そういう規制があった、というのが実際の歴史的な背景なわけです。我々が歴史にリスペクトをはらうとするならば、規制が全て悪と決める前に、そこになぜ規制があったのかということもきちんと考えるべきです。良き規制、悪しき規制があるのは当然ですが、なぜそこに規制があったのかということを考えれば、自ずと規制緩和をすることが善であるというふうにはならなかったんだろうと思います。

したがって、まともな議論がここ数十年なされていなかったというのが本当の背景だと思いますね。【司会】約20年間、この流れがずっと続きましたからね。だから、規制緩和、自由化という言葉が出てきたり、非常にロマンティックな言葉なんですよね。それに引きずられて自由化がなぜ悪いのかというような抽象的な表現ですが、そういう流れがずっとありましたよね。

【三浦副会長】タクシーについても古くいえば46答申で、当時、運輸政策審議会から「自由化すべきだ」という答申が出ましたが、その後すぐオイルショックがあって、結果的に自由化論は消えたりしました。その後、56答申で、10年に1回ずつやっていたのですが、その度に出てきたのですが、結果的にバブル前、例の規制緩和の大きな流れの中にタクシーだけではなかったのですが、トラックなどは平成2年に大幅に規制緩和され、それから航空、鉄道もみんな規制緩和されました。ただ、航空や鉄道を規制緩和したって、滑走路や線路が必要といったところは限度があるのでそんなに入っていないですよ。タクシーはそんなに初期投資がかからないということで、参入しやすかった。当時、タクシーをはじめる場合、60両以上の車両は確保し、土地を保有する義務とか、増車についても認可ということでやっていたのです。それが規制緩和の結果、10両まで引き下げられたり、増車も事前届け出でいいということで、車庫さえあれば何台でも認めるといったような形になってしまいました。その結果、今日にあります。先ほども藤井先生が言われましたが、歴史が繰り返しているんですよ。結果的にタクシー事業をみると、30年代、40年代と、繰り返し同じようなことをやってきて、必ず弊害が出ます。そういうのがタクシーの特性で、市場原理だけでは物事は進まないということです。

そのいい例が「タクシー事業の将来ビジョン検討委員会」というのがあったのですが、これは山内先生(一橋大学大学院商学研究科長・商学部長)が座長を務められたのですが、その時に「市場の失敗」という表現が入り、結果的に我々が主張していたことがそういう形になっているのではないかと。我々としては経験上、タクシーというのは規制を外して自由化すれば、まず安全の問題だとか、サービスの問題が著しく低下する。結果的に労働者の賃金も落ちてくるでしょう。経営的

◆ 運送収入(円)(1日1車当り)



にもいろんな面で疲弊してきて、コンプライアンスの問題が非常に浮上してくるんじゃないですかと申し上げたんですが、あのときの流れでこういう形になっているということです。

【司会】 この問題は、次の3番目の構造的要因への対応に極めて関連しているの、一緒に論じてもいいのですが、構造的要因というのは答申で幾つかまとめてあります。果たしてこれは構造的なのか。タクシー事業固有のという意味ならわからないこともないですが、いま、皆さん方がおっしゃったようなことがむしろ構造的要因だと言えます。したがって、答申に沿って言うとするならば、いまご論議を頂いたことが構造的要因であって、これを各論的にタクシー事業に当てはめてみるとこうだというような意味で受けとめたほうが良いのかなと思います。極めて各論的なんですね。選択可能性の向上とか、歩合制賃金のあり方とか、構造的な問題なのか。タクシーの固有の問題点ではあると思います。議論をしても、よく一般の人にわからない答申ですから、タクシー事業者に対して言っているのかなと思います。

【三浦副会長】 選択ができないから構造的要因とは思わないんですけどね。

【司会】 タクシー固有の特性ではないのですか。

【三浦副会長】 特性だろうと思うんですよ。

【藤井教授】 常識的に考えると特性のはずなのに、これがなぜ仰々しく構造的要因と書いてあるかというところに理由が明確にあると思うんですね。これは皆さん、十分お気づきのところだと思うのですが、タクシー市場を自由化してうまくいかなるためには、この2点が問題になっているわけです。タクシーという血肉の通った人間が経営をし、ドライバーがあり、利用者の方が社会の中で営んでいるという実際のものはさておいて、紙の上に書いた経済理論にその実態が合っていない部分を無理やりはめ込むためには、この2点を何とか解消しなければいけない。したがって、経済理論からみると、この2点が非常に厄介な構造的要因に見えるということだと思うんですね。

【司会】 おっしゃるとおりですね。私も審議会に出していませんけど、大体は想像はつきます。こういうことを書いた人のバックには、まだ何とか規制緩和の方向でいこうという流れがあるんじゃないですかね。

【藤井教授】 いまから申し上げるのはあくまでも

一国民としての答申をみた推察であって、審議会メンバーの発言というわけでは必ずしもないのですが、この答申を拝読した雰囲気ですと、これを書かれた方は、何とか皆さんが議論されているような真っ当なタクシー業界のあり方というものを達成するための法律を制定しようという意図をおもちなんだと思うんですね。しかしながら、これを新聞やマスコミとか世論の中にぽっと出すと、すぐ吹き流されてしまい、「何だ、この非合理的な答申は」となってしまうと、せっかくの議論がすべてゼロになってしまうかもしれない。したがって、その議論をできるだけ現状にうまくソフトランディングさせるために、ここの部分は書かざるを得なかったのではないのでしょうか。これが構造的要因で、タクシー業界をいきなり昔のように戻すのではなくて、より改善していくために、市場主義の考え方も十分理解して、この点については一生懸命努力をして改善していこうと思っているというようにみせないと、すべてがゼロに帰して意味がないという苦肉の策であったのではないのでしょうか。

【三浦副会長】 現実的に7月3日の国土交通省の自動車交通局の考え方というものを示した時、マスコミから「規制強化じゃないか」と。その後すぐ7.11通達というのをだし、供給過剰地域になっているところは、特定特別監視地域ということで指定しましたが、それについても「局長通達でいいのかわからない」という反論を頂いたり、規制会議から反対の意見が非常に強くあったということで、行政としては先ほど藤井先生が言われたように、交政審の委員会を設けて議論してきたものが水泡に帰すことがないように、歩合制の問題だとか、選択できないというようなことが、委員会の中でも意見としてあったわけです。タクシーというのは選択できないから困ると。それから、「歩合制だから結果的に事業者は車をどんどん増やしていくんじゃないか。歩合制というのは問題じゃないか」ということで提起されたので、問題点として入れたのではないかと思います。

【司会】 根源的要素と書いてあるんですね。

【藤井教授】 先ほどこれを書かれた方の弁護を申し上げましたが、根源的とまでいう必要はないだろうと強く思いますね。

【司会】 これはどういうことなのかと思いますね。

【藤井教授】 そうですね、思いますね。やはり市

場原理主義を信じる風潮が書かれたほうにもあるのかもしれないですね。

【司会】 私もひいき目でみた場合に調整型と。最近読んだ本の中で、レグラシオンのことを書いたフランスの学者がいろんな資本主義があると、その中で、調整型という方向が第3の道ということでとられているけど、役所の人が書けばこんなことになるのかなと思いました。

司会者の独善でいえば、タクシーの特性があるという程度に受けとめることは差し支えないと思います。その場合に、先ほどもお話が出たから繰り返になるかもしれませんが、選択可能性の向上をするためにITの活用とか、ランク制度の充実、乗り場の整備、情報提供の充実云々とあります。ランク制度の充実というのは、まだ格差をつけようとするわけですね。この辺は三浦副会長、ITの活用というのは実際どうということをするんですか。無線などといったことを活用するということになるのですか。

【三浦副会長】 そういうことですね。無線をデジタル化して、配車回数が非常に上がりました。昔は配車時間がかかったのですが、デジタル化になってから非常に配車時間が短くなり、配車回数は増えています。ランク制度についてもいろいろ議論があるのですが、平成13年に東京では東京タクシーセンターの中にランク制度評価委員会というのが設置されました。

【司会】 AとかBとか車体に貼ってあるステッカーがですね。

【三浦副会長】 そうです。安全、苦情、街頭指導等で一定の基準を確保した事業者をAA、それからA、B、Cということで分けています。ただ、ステッカーは左のリアのフロントのところに張ってありますが、これがなかなか認知されていないという状況です。

【那須】 今朝、私の乗ったタクシーがAと書いてあったのですが、時々そういう車に乗るのですが、それが何なのかわからないんですね。Aというのと、Aが2つになっているのがあるのはわかります。2つのほうが良いのかなぐらいのことは思うのですが、ステッカーの付いていない車のほうが多いじゃないですか。ふと見回した時に、付いていない車はとても多くて、Aをどうやってもらえたのかとかいったことが、全くわからない。

【三浦副会長】 仕組みがなかなか周知されていな

いというのが実態です。東京タクシーセンターももっと積極的に広報をしていかなければいけないだろうと思いますが…。

【那須】 すべてのタクシーがランク付けされているかという、そうでもない。

【司会】 つまり、利用者が選択しやすいようにするために付けたわけですよね。

【三浦副会長】 選択手段の1つとしてランク制度というのがあります。

【司会】 利用者が選択するわけだけど、乗ってみないとわからないですよ。

【三浦副会長】 ただ、タクシーを利用する方というのは、急いでいるから利用するんですよ。そうすると、選んで利用されるというのはほとんどないんです。アンケートなんかをとっても、なかなか選んで乗るといはいない。それこそチケットなどをもっていけば、そのチケットを使える車に乗りますが、それ以外は来た車に乗ってしまう。ですから、東京で安い運賃の事業者もありましたが、結果的にそういうものを選んで利用者が乗ってくれないから、運賃が安ければ、同じ走行キロでどうしても収入が落ちてしまうということで、経営的に厳しくなるということで、東京みたいなところはあまり運賃競争は出ていない。

【那須】 お話がそれてしまうかもしれませんが、急ぐ時にタクシーを利用とおっしゃいましたが、それだけではなくて、例えば私自身、母を病院に連れていく時に車に乗って、車いすですから、タクシーに来て頂いてということがあります。そういう時に、すごく親切な運転手さんと、座ったまま「どうぞ」というような方といらっしゃるわけです。そういった場合、一緒に乗せてくださる運転手さんのほうが良いじゃないですか。そういうことで選べるならば、急ぐということだけではないような気がしますね。東京だと車に乗らなくても移動できる場所はとても多いので、早いということだけではなくて、そういう面のタクシーはとても重要ではないかという気がするの、そういう時には選べれば良いと思います。

【司会】 車両にAとか貼ってあっても、運転手さんは関係ないんですよ。

【三浦副会長】 会社に対する評価ですから。ドライバーに対する評価は、写真つきの乗務員証というのが車内の左のフロントについています。乗務員証の上に10年表彰だとか20年表彰と書いてあり

ます。これは東京タクシーセンターから長年、無事故、無違反、営業中に違反がなかったということでもらえます。これがドライバー個人の評価になります。ランクというのは会社に対する評価ということで、先ほど来言っているように、事故の面だとか、接客の面だとか、街頭営業上の面を評価して、一定の基準に達するとAA、A、B、Cとなるわけです。ステッカーを付けているのはA以上で、B、Cは付けていません。A以上が3万3,000台のうちの6割ぐらいですから、2万台ぐらいですよ。ですから、1万台ぐらいは付けていないということになります。

【司会】ここところは論議をどこまでしたらいいのかかわかりませんが、選択可能性を向上するための方法論として、ITの活用だとか、ランク制度があるということですね。

【那須】ただ、それが利用者にわからなかったら意味がない気がするんですけどね。

【三浦副会長】委員会として指摘されているわけですから、選択性を高めなければいけない施策を業界としては講じていかなければならないだろうと考えています。1つの方策として、去年3月に新橋駅に優良運転者乗り場というものを設置して、先ほど申し上げた10年表彰を受けたドライバーとか、個人タクシーであれば三つ星の表示をされているドライバーが優先的に入れる乗り場を設置して、現在行なっています。タクシーセンターの発表だと、非常に好評だということで、行政はその方式を拡大したいという思いがあって、多分これを書いたんだろうと思います。

【藤井教授】ここに書かれているのは、積極的に賛成する内容ではないですが、言っていることは間違いではないと思います。根源的な要素という言葉遣いだけが少し気になりますが、あとは言っていることはそのとおりだと思います。

【司会】間違っていないけれど、これは特に新しい課題ではないし、タクシーの特性ですから。だから、利用者のニーズにおいてというのは、時代とともにニーズの内容、プライオリティーは変わってくると思うのですが、これから今おっしゃったような高齢社会の問題とか、社会的弱者の問題といった、そういう人たちのニーズは、潜在的なものもあるし、顕在化しているものもあります。そういうニーズをサービス提供側が先取りするとか、それを的確につかむということ、選択性

というのは手を挙げる場面だけを想像するけども、そうではなくて、潜在的な選択性を可能にするというようなことを考えてみる必要があるのではないかと思います。

【三浦副会長】多分そういう意味合いでここへ書かれたんだと思います。

【藤井教授】実態は世論に対する対策で書かれているというところだと思いますね。

【司会】もう1つ根源的なところで、歩合制賃金はまるっきり部外者にとってはわからないことですから。

【三浦副会長】基本的にタクシーというのは事業場外労働ですから、普通の工場や事務所と違い、管理監督ができないわけです。ドライバーに営業から集金、全部任せるという事業ですから、なかなか管理ができない。昔から歩合制というのは、この業界として切っても切れぬ制度なんです。ただし、厚生労働省などで出されている累進歩合、要は働けば働くほど収入が得られる。累進歩合制については、事業者に対し指導しているわけですが、中にはそういう事業者もいます。歩合制というのは、先ほど申し上げたように事業場外労働ということで、仮にA社でドライバーが100人います。1日仕事を同じ条件でやったとしても、ドライバーの営業努力、能力によって、収入も違ってきます。上は1日で7万円働く人、下は2万円ぐらいしか働かない。非常に格差が大きいので、それを固定給にしると言われてしまったら、とてもじゃないけど事業は成り立たないということで、ある程度の歩合制を取らざるを得ないというのが現状です。

【司会】要するにこれが指摘していることは、「歩合制賃金の実態を所与の前提とするのではなく」と、また哲学的な表現を使っているけど、「合理的な範囲内で賃金システムの改善の可能性等につき」というのは具体的にはどういうことなのか。

【藤井教授】言っている内容は、要するに固定制にしると言いたいんですね。なぜかということ、固定制であれば、経営者側は台数を増やすインセンティブが下がるわけです。増やせば増やすほどお金をたくさん出さなければいけない。だから、固定制に完全にしてしまえば、共有地の悲劇は起きないだろう、供給過剰にはならないだろうと考えているわけです。したがって、固定制にしなさいというような意見が市場理論家からよくわれま

す。それについて、そっちの方向も考えますよということでも多分書いてあるんですね。

【司会】事業者としては、簡単に言えばどういう方向がいいと思っているのですか。

【三浦副会長】先ほど来いっているように、累進歩合制度、働けば働くほど収入が得られるような歩合制度やリースとか、要は車1台を定額で貸して会社はその分だけ確保し、あとはいいよというようなやり方は違法で、これは絶対我々としても受け入れるつもりもありません。ただ、歩合制賃金を固定給にしてしまうと、先ほど言ったように人の能力は違いますから、結果的に固定給にしたのでは事業そのものが成り立たなくなるということで、歩合制賃金は切っても離せないということです。交政審ではお話し申し上げたところなんです。

【司会】かつてはA型賃金とか、B型、AB型といった体系があったのですが、いまはそういう体系はないのですか。

【三浦副会長】基本的にはあります。固定給を中心にした賃金がA型、売り上げによって決めているのがB型、固定給プラス歩合プラス手当、そういうのがAB型とっています。ほとんどの会社さんはAB型ないしB型ではないかと思っています。

【司会】歩合制賃金のあり方を検討するということは、根源的な要素としての過剰な輸送力を調整する因果関係があるのですか。

【三浦副会長】確かにあると思います。

【藤井教授】もし仮にすべてのタクシー業者さんが固定給にすれば、構造的に台数を増やそうとはしないはず。だから、一応根源的な要素とは書いてあるわけです。ところで今日の新聞に出ていましたが、ソフトバンクの携帯電話の定額で物すごく安くなりましたよね。そういうふうになると価格競争が起きて市場原理が働く。そしてサービスが良くなり、電話の機能も良くなる。これが理想的な市場原理なんです。これをタクシーの業界にも当てはめなさいという意見がよく経済学者から言われます。しかし、電話のパケットは無人、機械なのでいくら働かせても1時間当たりにお金がいくら払われようが関係ないんですね。タクシーサービスに関しては、無人でやると危なくて仕方がないので、やっぱりドライバーさんがいないといけません。したがって、携帯電話の電話機械サービスとタクシーサービスは、人がつくつかないで全然違うんです。

もちろん携帯電話のようにドライバーさんを働かせて、定額であれば、市場原理は働くということはあるのですが、簡単な話、完全に固定給でどれだけ働いても働かなくても、例えば20万となれば、やっぱり働かなくなる人は出てきます。これはモラルの問題ではなくて、人情だと思っただけです。それはいくら真面目な人でも、ついつい今日は疲れたから4時で終わろうといったことがあると思うんです。ずっと労務管理できるわけではありませんから、必ずしもきちんと働いてくれるという保証がないので、苦肉の策で固定給と歩合給を合わせてやっているというのが業界の実態だと思います。もちろん完全歩合給にすると、タクシードライバーさんのいろいろと大変なところもあるし、体調を崩されることもあるでしょうから、固定給部分というのは、通常ドライバーさんのために置くのが一般的な姿だと思うんです。したがって、いろんなことを総合的に考えて、いまご説明のあったAB型の運賃体系ができていっているんだろうと思います。これは誰かが考えて、理論に基づいてデザインしたのではなく、いままでの長い歴史の中で、長いといっても500年も600年もあるわけではないですが、タクシー業界の歴史の中で、こちら辺でいいんじゃないかというのが決まってきたというものが実態なんです。

【那須】合理的な範囲内で一番良い賃金システムになっているということですね。

【藤井教授】いまはそんな悪くないと思いますよ。とはいえ、最善かと言われると最善ではなく、きっと改善の余地がないということはないとは思いますが…。

【三浦副会長】それは今後、作業チームをつくらせて検討しようということになっています。ただ、この業界から歩合制を否定されてしまうと、事業そのものが成り立たない。藤井先生が言われたように、「固定給で30万ですよ」と言われれば、いままで40万もらっていた人は働かなくなってしまう。逆に働かない人は、いままで20万にしかならない人が30万もらえるわけですから、会社が成り立たなくなります。

ただ、歩合制賃金だから車をどんどん増やしている。人さえいれば増やしているのではないかとご指摘があるのも事実です。その辺をどのようにしていくのかということは業界にとってもこれからの課題だろうと思っています。

【司会】根源的要素に当たるかはともかくとして、タクシーの特性というものを記されているということで、そういう点では、今後なお検討すべき課題だということになりますね。

【藤井教授】いままでも検討してきましたし、これからもより一層検討していきます。

【司会】ここのところは、単純に片付けられないテーマですね。

【三浦副会長】そういうことですね。

【藤井教授】これは根源的に改善することは不可能です。タクシーの市場の構造ですね。

【司会】タクシーの特性を生かしつつということでしょう。

【藤井教授】そうですね。

【三浦副会長】24時間管理できるのであればまた別でしょうけど、事務所で全部、逐一管理できるようになればやれるかもしれないですが、そこまですべていいからですね。

今後の対策についての課題

【司会】今後の対策について答申には細かいものがいっぱい何十項目もあるのですが、1つは、利用者のニーズに合致したサービスの提供、2つ目が、悪質事業者等への対策、3つ目が、運賃体系のあり方、4つ目が、供給過剰進行地域における対策と書いてありますが、いままで出された問題点を今後どうやるか、それに対してどういう課題があるのか。どうやるかというのは皆さん方でやっていくのですが、どういう問題点があるか、そういう点を中心にお話し頂きたいと思います。

【三浦副会長】これについては、まず規制緩和になった時に事後チェックということを強調しました。参入希望者は許可して、事後でチェックするというものですが、それが現実に働いていない。だから、事業者、ドライバーもいろいろな問題が出てきています。監査をしてみると、監査も人員も決まっていますし、東京で三百何十社もあるものを10人足らずの監査員で見られないですから、事後チェック体制が本当に機能していない。その結果が現在のいろいろな問題を起こしている。ここに書いてあるように、行政もその辺に気が付き、今度、事前チェックをしますよと。要は先ほどいったように、新規に入る場合でももっと現地調査をしたり、いままでは書類だけで済ませ

て、現地調査もしないで「車庫もありますね、結構ですよ」と言っていたのが、現地に行って車庫も全部みますとか、そういうことを事前にチェックしますとか、それなりのことをきちんとやっていく。事前チェック制度を取り入れていかなきゃいけないということが1つ。

もう1つ、我々としては人命を輸送する事業ですから、それなりの経営基盤をもっていないといけません。それなりの台数を確保して、管理体制ができるとか、そういう事業者を参入させるようなシステムをつくらなければいけない。増車についても事前届け出は、車庫さえあれば人もいなくてもいいですよという制度を改めて、人をある程度確保して、どうしても増やしたい、そういう制度をやっていくということです。

【司会】運賃体系のことは先ほどご議論頂きましたから、4つ目の供給過剰進行地域における対策はかなり細かく答申が出ていると思いますが、これはどういうふうな展開になるんですか。

【三浦副会長】これについてはシステムを簡単に申し上げます。交政審で議論し、答申を受けて、国交省としてこれを法制化していこうということで、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化に関する法案ということで、簡単に言うと、7月11日付で出された特定特別監視地域で指定した地域がありますが、それに倣った特定地域制度を盛り込んだ法案をつくりまします。著しい供給過剰地域や運賃で著しい問題になっている地域について、一定の基準に合致したらこの法律を適用するということです。

その法律で適用された地域については、今度は特定地域の協議会における地域計画の作成及び実施ということで協議会をつくり、その中に地方運輸局、地方公共団体、タクシー事業者、要は団体ですね、それからタクシー運転者、これは労働組合の代表ですね、それから地域住民の方に参加をして頂いて、協議会を組織し、タクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画をこの地域協議会でつくってもらう。そのつくったものを国土交通大臣に申請をし、国土交通大臣が地域計画に基づいて審査をし、問題がなければ認定するということです。

ここで特に問題になるのが、先ほど来言っている供給過剰状態の車両の減車について、どのように取り扱うかということです。東京地区は現在3

万3,000台法人がありますが、5,000台多いという1つの協議が成り立った場合に、それを計画の中に盛り込んで国交大臣に出す。国交大臣は先ほど申し上げましたとおり、公取委の問題があります。独禁法上、業者が協調して車を減らすとか、何割減車するということはできないので、ある程度この協議会で合意を得た場合には、国交大臣が公取委とその問題について、独禁法上、問題がないか、あるかを判断をしてもらっていくということで、この法律を運用してもらおう。この法律の中では、増車については、いままで届け出だったものを今度は国交大臣の認可を受けなければならない。供給過剰地域、運賃の引き下げなどいろいろ問題になっている地域を指定する場合の法律です。それを特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化に関する特別措置法ということで、今回、10日に閣議にかけて、国会で審議するという事になっています。

【司会】座談会だからわかりやすくここで説明頂いたのですが、ポイントとしては特定地域における云々とあって、これを法案化して、結局特定地域としているにもかかわらず、国土交通大臣が認可するとかいうのが、地方分権がまだ進まないからあれだけでも、特定地域の都道府県知事とか、そういうところに渡せないものなのかなと思います。

【藤井教授】内容はご説明頂いたとおりなのですが、全体的な流れを改めて別の言い方でご説明すると、要するに供給過剰問題がタクシー問題の根幹にあり、台数が増えているから道も込むし、1台当たりの収入も減る。だからドライバーさんが少しでも収入を上げようと、より一層働いてしまい、事故を起こしてしまう。台数がきちんと調整されていけば、そういった問題は全部なくなるというのが、タクシー問題の一番根本にある問題なんです。そのためには、この増えてしまった状況からきちんとしたバランスのとれた状況にするために減らさないといけない。ところが、昔は国交省が全部認可権をもっていて、国が全部調整していたのをやめてしまったんですね。届け出だけで良いということにしたのですが、そんなことをすれば問題が生じるということ国は本当はわかっていたと思うのですが、調整をやめてしまったんですね。

【司会】今まで責任を放棄していたわけですね。

【藤井教授】本当は責任をとりたかったんだけど、

とれなかったんですね。地方分権の流れも平成の世にはありますし、再規制というとなかなか難しいので、地域が主体的に決めたいんだという格好にして、国交省が認可するような形にしたんです。公取委から「なぜ減らすんだ」と言われた時に「自分たちで減らす」と言っているから、認可しただけだという格好にしたんですね。

【司会】そういう流れであるとする、結局、自由化の流れの裏側にある「自己責任」の原則が適用されるわけでしょう。

【藤井教授】そうですね。

【司会】困ったら自分でやってみろという、ある意味で突き放したような面もありはしませんか。

【藤井教授】そういう側面もあると思いますが、ポイントは、それが協議会だという点ですね。1人の会社とか、1人のドライバーさんとかは、他人の目がないので、ついつい悪いことをしてしまうかもしれないけども、協議会というある種パブリックな場を設定すれば、そうそう恥ずかしい利己的なことは言わずらいのではないかと思います。

【三浦副会長】ここで1つ問題になるのは、協議会で、例えば東京でタクシーが3万3,000台あり、5,000台多いので5,000台を皆で減らしていかないと協議会で1つの結論が出ました。それを国交省に申請をして、国交省も公取委からも独占禁止法にならないというお墨つきをもらい認定を受けました。しかし、これに従わない事業者が必ず出てくると思うんです。それと協会に入っていない事業者もいますし、協会に入っていない事業者も出てきます。これをどういうふうにしていくかというのが一番問題なんです。

【藤井教授】厳しいですね。ですから、協議会の中でそういう人がいたらどういうペナルティーを課すぐらいのことは決めてははどうですか。そういったものは公取委に怒られるんですかね。

【三浦副会長】「監査をしますよ」ぐらいしか言えないと思うんですよね。国交省でも、監査ぐらいしかないとはいえないと思うんです。先ほど申し上げたように、財産権の問題や営業権の問題ということで、国が強制的に「減車しなさい」とか言えないと言われているわけですから、そこが法案の一番の問題点です。逆に私たちが心配しているのは、その辺について合意を得られる形にしていくかだと思うん

です。やらない人は得するわけです。5,000台減って、1台当たりが逆に上がれば、やらないほうが良いという話になってしまいますから。

【藤井教授】真面目でない人が得して、正直者がばかを見るような話ですね。

【三浦副会長】その辺が一番問題なんですけどね。国交省の言い分だと、「ここが限界です」ということです。

【藤井教授】監査で一人一人にも指導していきますと。ここまでやってくれるんだということに対して、そこもやりますというのが国交省の回答ですからね。

【司会】それから、タクシー事業者の皆さん方からみれば、業界として個々のタクシー会社を共存させるということは、個別の事業者としては妨げられないけども、全体としてタクシー産業を1つのユニットとして考えるという方向でなければ成り立ちませんね。

【藤井教授】そうですね。

【司会】個々のA社だけが良ければ良いというようなことにはならないでしょう。タクシー産業全体が高まれば、一人一人も高まるという発想、その思想を統一するというのもおかしいですが、その辺の気持ちの上でしなれば、これはできないと文句ばかり出てきます。

【那須】使う側からいえば、どこどこタクシーというよりも、一括りにタクシーなんですよ。

【司会】利用者からみればそうですね。

【那須】そうですね。だから、タクシー業界の中では「あそこはどうだ」とかいうのはあるのかもしれないのですが、私たちからは何もわからない。全部同じタクシーなんですよ。

【司会】推進していく場合、そこは重要なポイントですよ。この問題は4つありますが、4番目が大きな課題だろうと思います。具体的に法案ができればすぐ実施するわけですね。

【三浦副会長】順調にいけば4月か5月頃には衆参両院で通ると思います。あとは運用基準をつくらなければいけませんから、政令や省令とか通達類、そういう中にどの程度盛り込めるかということです。歩合制賃金の問題や選択性の問題、運賃制度については国交省は作業チームをつくり、今後、関係者が集まって、例の交政審の運賃に関するタスクフォース、ああいっただのものをつくってやりましょうということ。半年ぐらいかけて成案を

して、早ければ今年の11月頃には施行できるのではないかというのが国交省の見方です。ただ、我々としては、せっかくここまでつくって頂いて問題になるのは、最終的にアウトサイダーの対応が出来きれないので、一番の問題になると思います。

【藤井教授】風潮として、この協議会にはすべての事業者さんが参加するという事ですよ。

【三浦副会長】タクシー事業者とは、半分以上を擁している団体としていますから、東京なら東旅協が入ると思います。とはいっても、最終的に減らすとか減らさないというのは、個々の事業者の財産権の問題になってしまうので、「嫌だ」と言われれば無理だし、協会に入っていないのであれば、どうするんだということ。

【藤井教授】協議会の中でアウトサイダーに対する取り組みも話し合えると良いですよ。

【三浦副会長】本当はいいんですけどね。

【那須】そこは話し合って頂かないと困りますね。私たちからみれば、協会に入っていると入っていないとかはまずわからないですから。

【三浦副会長】話し合うような1つの通達なり、運用基準の中に補足で入れてもらえるといいのですが、どこまで出来るかまだわからないですよ。

【司会】いままでの規制緩和の流れからいうと、この部分では、事業者自身の自主規制が求められます。つまり適正化、活性化をするために、「自分たちでやってごらんなさい」ということでしょう。

【藤井教授】そうですね。ただタクシー事業者だけではなくて、地域の人々や公共団体、もちろん運輸局もそうですし、あるいはNPOや消費者の代表の方などいろいろな方に入って頂いて、パブリックな議論をして、タクシー問題をパブリックな問題として捉えるという点では進歩だと思います。

タクシー事業の展望について

【司会】そういう方向で最後には今後どういう展開をしていくのかということの問題を出してみたいです。この答申では、一番冒頭に「タクシーは我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関。地域社会におけるタクシーの重要な役割、位置づけに鑑み、それぞれの地域においてタクシーの機能を安定的に維持・活性化していくことが必要」と書いてあります。これがいまご論議頂いたことの中身になりますね。

三浦副会長からもご説明頂いた長い法律ですが、今国会に上程される予定ですが、そこで、地域社会の公共交通機関としての使命を達成するための、正にこのメンバーに入ったようなおつもりで皆さん方からご意見を出して頂きたい。公共交通機関とは、今までも非常に消極的な言い方の時代もありましたが、今回は正に明快に、「重要な」という形容詞までかかっていますから、相当な試練を経てようやくこういう表現になったような歴史があります。那須さんは地域公共交通機関についてはどういうことが期待されますか。

【那須】私は電車が無い時間に出勤をするので、タクシー以外に交通手段はないわけですから、正に公共交通機関なんです。会社に行き、ニュースを読むと、車が1月は記録的に売れていないといったそういうニュースがたくさん出てくるわけです。若い人は以前より車に興味なくなる傾向があって、売れないということがあつて、乗るにしてもシェアするとか、レンタルするとかいう形で乗り方が変わってきています。そういう意味では、移動の手段としていままでマイカーだったものが、タクシーというように形を使う機会が、これから変わってくるのではないかと思ったりするんです。そういう時にも身近で使いやすいものであれば、正に本当に公共交通機関という形で使えるという気がするんですよ。

都心は電車がいっぱい走っていますし、道が混んでいるということを見ると、マイカーに乗る人は減ってくるかもしれない。そうしたら、便利に使えるタクシーがもっと重要になってくるのではないかと。私自身、免許をもっていないのですが、移動には何も困っていません。ただ、これから年をとってきたりして、どこかへ行くということを考えたりすると、車のお世話になることも増えるのかなと思ったりしています。

【三浦副会長】基本的には需要が減少しているということを事業者としてもう一度再認識して、車両の不均衡を是正する。結果的に「安全な、安心な、そして快適に乗れる」ようなタクシーを提供していかなければいけないのではないかとというのが今後の業界としての課題だと思います。それにお話があったように利用者のニーズに的確に対応していくことが必要だろうし、また、我々事業者自身も不適切なドライバーや不適切な事業を行なっている事業者をこの業界から排除してい

くかということをきちんとやっていかないといけないのではないかと思います。

タクシーは利便性があって利用されているものですから、電車、バスとは違います。そこを選択してもらい、少しでも需要を拡大していくというのは、基本的には業界全体で取り組んでいかなければいけない。タクシー産業そのものがもっと疲弊していつてしまうのではないかと考えています。

【藤井教授】タクシーの良質なサービスを提供する、あるいはこの世の中にすべての地域できちんとしたタクシーサービスが存在しているという社会を築き上げるために絶対に必要なのは、タクシーという存在をめぐるいろいろな社会状況、タクシー社会、それは利用者もいれば、ドライバー、経営者、沿道住民もいれば、いろいろな人が関係しているわけですから、そういうものをタクシー社会と呼ぶとするならば、きちんとしたタクシーサービスが供給されるために必要なのは、そのタクシー社会における秩序なんです。この秩序がなければどうなるかということ、例えば発展途上国などに行けばよく経験することですが、運賃が物凄く高いとか、知らないところへ連れていかれたりといった、秩序がないタクシー社会においては当然起こり得るわけです。タクシー社会における秩序を保障するためには、明らかに必要なものが2つあって、1つは「きちんとしたルール」、もう1つは「きちんとした皆さんのモラル」、このモラルとは、ドライバーだけでなく、利用者も必要だし、経営者も必要です。いろいろな人々がモラルをもつ一方で、モラルだけでもなかなか世の中うまくいなくて、モラルをもたない一部の人が必ずいるわけですから、そういう人々に対してもきちんと機能するようなルールというものがあって初めてタクシー社会の秩序は形成されるはずなんです。それはタクシー社会の問題だけではなくて、我々の生きている社会においては基本的にそういう構造にあるわけです。我々は秩序がなければ一歩も外に出ていけない。治安もなければ、物も買えない。病気とかにもすぐなるかもしれない。我々は秩序をいかにして保つべきなのかというように発想を考えなければならぬわけです。

そう考えた時に、これが当たり前の常識なのですが、規制緩和というものは、そういうルールがルールであるということによって破壊しようとするわけです。なくそうとするわけです。ルールを

みつければそれはなくすということを過去10年間、20年間ずっとやってきたわけです。もうそろそろ我々はそれが愚挙である、愚かな振る舞いであるということに日本人は随分気づき始めていると思います。しかしながら、規制緩和、あるいは構造改革、自由化、民営化といった全体の流れの中で、社会というものは一度動き出すとブレーキの壊れたダンプカーのようになかなか止まりそうにないところがあります。ところが、タクシーの問題は、その中でも特に世論に上っている問題の1つだと思います。ですから、タクシー業界のタクシー問題において、適正な秩序を保つためには適正なルールが必要なんだという誰もがわかるような当たり前の議論を我々日本人がすることが出来るとするならば、もしかすると、巨大なダンプカーの動きを少しはとめる力になるのではないかと私は思っています。

私はタクシーのお手伝いをしている身ではありますが、社会全体のことについて考える1つの大学の人間であるとしたら、タクシー問題は100年後の日本を語る上において、とても重要な問題である可能性があるかと何となく感じています。したがって、タクシーの規制緩和の問題、あるいは供給過剰地域においてアウトサイダーをどうするかという問題1つ1つを本当に真剣に議論したいと思っています。真剣な議論をタクシー事業者の皆さんだけではなくて、一般のマスコミの方とか、全然関係のない社会学の方とか、経済学の方とか、この問題に全然関心のない人も含めていろいろと議論をしていきたいと思っています。今回の座談会がそういう議論の1つになれば、私としても非常にありがたいと思っている次第です。

【司会】有り難うございました。司会者としてまとめさせて頂くと、公共交通機関としての役割、使命を達成するためには、行政、企業、利用者国民の相互理解と相互信頼関係が確立されなければ公共交通機関として認められない。

もう1つは、企業の社会的責任という法的責任を超えたものですが、企業は社会的存在として法令を遵守し、モラルを高めること。いま、藤井先生が言われたことも含まれます。それから、利潤追求のみでなく、社会貢献活動を展開する。当該企業の生産する財、販売、サービス、すべてについてお客様、消費者が満足を得られるように責任をもつ。こういう時代ですから、環境対策を積極

的に展開する。雇用について責任をもつ。私はタクシー業界に求めたいことは、個々の事業者の中でモデルが出来ても良いと思いますが、タクシー産業全体としてスローガンを業種、業態において表現を変えられて良いのですが、何かそういう理念をつくられると良いのではないかと、それを世の中にアピールしていくということが公共交通機関としての役割、使命を達成するために非常に有効ではないかとご提言申し上げたいのであります。

いま、社会は金融資本主義と俗に言われるような、非常にマネーゲームでカジノ資本主義とオバマ自身が言われたように、そういう時代になっています。今日も藤井先生から再三ご指摘がありましたように、タクシー事業という分野にこれを持ち込もうとしたことが間違いなくあった。表現は違いますが、カジノ資本主義になれといったわけではないですが、そういう流れの中で非常にご苦労されたと思います。これを挽回するといいますが、1つのチャンスが与えられたとみていいのではないのでしょうか。新法ができるということですから、こういう機会に大いに広範な国民にアピールをして頂いて頑張ってもらえればと思います。本日はありがとうございました。

特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化に関する法案について

■制定の背景・目的

タクシーは、鉄道・バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である。しかしながら、タクシー事業を巡っては、長期的に需要が減少傾向にある中、タクシー車両が増加していることなどにより、地域によっては、収益基盤の悪化や運転者の賃金等の労働条件の悪化等の問題が生じており、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況にある。

こうした状況において、平成20年12月18日に交通政策審議会から「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」が答申され、タクシーの機能を維持、活性化するために現時点で必要と考えられる対策が示された。

本法案は、以上を踏まえ、所要の措置を講ずるものである。

■法案の概要

<特定地域の指定等>

- 国土交通大臣は、供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域を「特定地域」として指定する。
- 国は、特定地域におけるタクシー事業の適正化を推進するため、検査、処分その他の監督上必要な措置を的確に実施する。

<特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施>

- 特定地域において、地方運輸局長、地方公共団体の長、タクシー事業者、タクシー運転者、地域住民等の地域の関係者は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画（「地域計画」）を作成することができる。
- 地域計画には、次に掲げる事項について定める。
 - ・タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
 - ・地域計画の目標
 - ・地域計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- 地域計画の実施に関し必要な事項を定める。

<特定事業計画の作成>

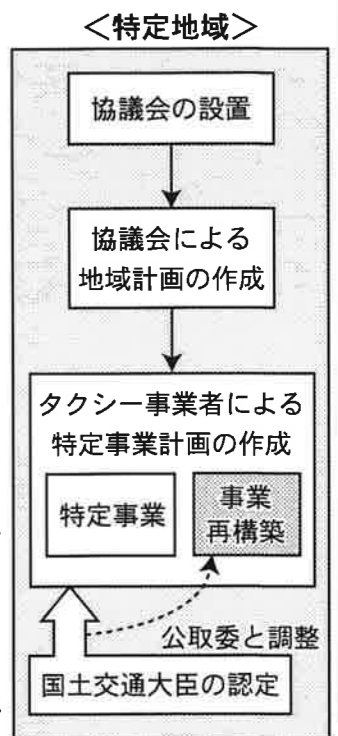
- 特定地域のタクシー事業者は、単独で又は共同で、地域計画に即してタクシー事業の適正化及び活性化に資する取組み（「特定事業」）を実施するための計画（「特定事業計画」）を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができる。
- 特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等（「事業再構築」）について定めることができる。
- 国土交通大臣は、共同で行う事業再構築が定められている特定事業計画を認定する際は、必要に応じて、公正取引委員会と調整を行う。

<特定地域における道路運送法の特例>

- 特定地域において、増車を行おうとする場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

<その他>

- 特定地域においては、タクシー事業者とその団体は、タクシー事業の適正化及び活性化のために必要な措置を講ずるように努めなければならない。



■参考

- 平成20年12月18日：交通政策審議会「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」答申