

第2回 安全・安心なサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究 議事概要（発言のポイント）

日時：平成20年4月22日（火） 16：30～18：30

場所：自動車会館 1階会議室

出席者：委員長 岡田 清

委員 太田 和博

新津 重幸

川村 雅則

丸山 淳一

神岡 信行

説明員 川野 繁

藤原 廣彦

伊藤 隆

中村 哲

事務局 日通総合研究所

（敬称略 順不同）

議事

- ・タクシー産業は、需給の変動が大きいため、需給バランスをとるのが難しい産業である。需要側の問題としては、外国人のようにナレッジ（土地勘）がないお客をどうやって届けるのかというのがサービス水準の問題点、運賃の立て方の問題、乗り合いタクシーの許可の問題などが議論されている。また、供給側の問題としては、賃金の問題以外に、車両の更新の問題などがある。しかし、根本的な問題は、需給調整という数量調整と価格調整の関係。運賃を上げて需要を振り落とすということは原則としては認められていないが、景気がよく、需要が急増した場合も、運賃の変更を認めないということがタクシー産業の悪化の要因だと言われている。そもそも日本ではタクシー運賃は公共料金に含まれているので、需要に応じて運賃を変更することができないため、供給が追いつかずサービスが悪化するといういわゆるタクシーの3悪といわれる結果になったという経緯がある。
- ・事務局から説明いただいた中で、われわれが最終的な報告書を提出する際に、もう少しつめる必要がある部分は次の点。
 - ①5ページの海外事例については、もう少し国の役割と地方の役割を分かりやすく整理してほしい。思ったよりも国が役割を果たしているのではないかと思う。
 - ②8ページの「供給の安定性」は、つまり供給の柔軟性という点だと思うが、柔軟に対応するためにはコストがかかる。供給の柔軟性とコストのバランスをどう考えるか、また、

これを市場だけにゆだねた場合にうまく行くのかについてさらに検討したい。また、8ページでは市場メカニズムでうまくいくかどうかということも整理されているが、公共交通としてタクシーがどう評価されるのか、公共交通としての市場だけでうまくいくのかという点についてもさらに整理してもらいたい。つまり、タクシー市場は規制緩和の際に行政が想定したような市場ではないのかと思う。ある程度、市場がうまく機能している地域もあるが、その当たりももう少し整理したい。

- ・海外では、地方団体が許認可権をもっていたが、市町村のような狭い範囲で許認可権を与えると人的つながりによる買収などの問題が生じるという点があるので、国が地方団体による許認可をとりやめたということもあるようだ。
- ・モノを買う場合は、過去の経験にともなって選択できるので、サーチ財と言われる。一方、輸送サービスはインタンジブル（無形）であり、使ってみて初めてよかったか悪かったかがわかるので、経験財とよばれる。このインタンジブルファクターがあるため、金銭（表示された運賃）で図れない部分が多い。したがって、フランスなど海外ではチップが発展しており、善意に対する支払いということになっている。
- ・7ページのタクシーと小売り・サービス業との売上比較に関連してお話しさせていただく。小売業の場合、1990年代からスーパーは多店舗型競争になり、売り場面積は増加したが、価格は下落し、経営の逼迫を見た。また、大店法の規制緩和の際は、質的サービスの向上に努めるという方向に移りつつある時代であったが、規制緩和によって、価格競争の時代に入ることになったのではないか。タクシー業界でも、規制緩和後は価格競争が起き、台数を増車するという一方で収益増もしくは収益維持しており、以上の小売業の多店舗化と類似している。成熟型の産業においては、このような傾向が強くなるのではないかと考えている。
- ・このような産業においては、適正な概念としての市場メカニズムを考える際に、ある程度の数量調整が必要ではないかと思う。
- ・また、サービスの質的競争という点について言えば、タクシー産業においては、マニュアルという最低限の基準は維持されているのではないかと思う。今後は、それ以上の質的競争に向かっているのかどうかということを考えていかなければいけないのではないか。サービスは日々進化するものであり、最低限のサービスから付加価値を高めていくことが必要なのではないか。
- ・また、牛乳販売店の例では、この市場も非常に成熟した市場であり、開拓と脱落がいたちごっこの状況である。それぞれのサービス水準を上げようとしても、従業員の給料が低いので、競争の要因としての責務を果たせず、顧客サービスを満足させられないというのが現状である。タクシー事業でも、同様のことが起こっているのではないかと危惧している。

- ・委員のおっしゃる通り、タクシー産業でも給与水準の問題が大変問題になっている。東京都では全産業に比べてタクシー業界は平均給与が 250 万円も低い。規制緩和後は1台当たり収入が減少しており、それに準じて給与も下がっている。したがって、求人募集をしても集まらないし、従業員の高齢化も進んでいるというのが現状である。
- ・競争させて、回転率が高まると利便性がよくなる。一方、規制をすれば、その分利便性は低下するというトレードオフの関係にある。小売業ではどう対応しているのか。
- ・たとえば24時間化すれば、その分売上は増えるが、コストも増えるので、結果は両者のバランスの問題ということになるが、競争要件としては店をあけておく必要があるというジレンマがある。
- ・都内で感じるのは、空車で動いている車が多いということ。便利であるが、利用者かしても、もう少し台数を減らしてもいいのではないかと思う。環境面からも減らしたほうがいいのではないかと思う。
- ・また、事業収入の悪化も現実であり、それも改善しなければいけない。事業収益が悪化し、競争が激しくなり、客を探している際に事故が増えているということで、タクシーの安心・安全は悪化している。
- ・タクシーは乗ってからでないとそのサービス水準は分からないし、乗る前に選択もできないので、そもそも競争原理が働くような産業ではないのだろう。その上、現状が悪化しているのだから、規制すべき産業ではないかと思う。
- ・今のような賃金体系、勤務体系ではドライバーは過重労働になっており、危うい気がする。最低限のサービスを確保するためには、労働者の賃金が完全歩合ということではいけないのではないか。したがって、もし規制緩和によって賃金体系が完全歩合に移行したのであれば、需給調整をする場合は、固定給部分を増やすという約束があつてしかるべきではないかと思う。
- ・労働研究をしている立場から質問と意見を。
- ・タクシー産業は給料などがフレキシブルすぎるのではないかと感じる。つまり、競争が過剰になっても、賃金で吸収できてしまうとことにむしろ問題があるのではないかと思う。
- ・5ページ目の海外事例については、賃金体系が歩合制かどうかについても分かれば整理して欲しい。
- ・労働力という部分で過剰な競争に歯止めをかける必要があるのではないかと考えており、ドライバーズライセンス制度の導入などが、質的向上とともに量的規制にもつながるので

はないか。

- 12ページの違法なコスト削減への誘因とあるが、実際にどういった行為が問題となっているのか、退出願いたいような問題のある業者というのはどういった業者なのか教えて欲しい。
- 一つは社会的コンプライアンスを遵守しないということ。典型的には労働時間の不当超過、安全対策の不当な節約によって事故が多い事業者である。
- 極端な例ではあるが、消費税が免除されている2年が過ぎると分社化し、新しい事業とすることで、消費税逃れを繰り返すという事業者もいる。厳密には、合法ではあるが、このような部分をどうするのか検討する必要がある。
- あまり質のよくない労働者を分かっているながらも雇用する事業者も降ります。国交省が監査をしているが、監査要員は全国で500人程で、トラックとバスも担当しているため、行政の監査によって悪質事業者をすべて退出させるというところまでは難しい。
- 新規参入の際の台数規制は、東京の場合10台となっているが、この台数が安心・安全な公共交通の一翼を担うと考えた場合、適正な規模なのかどうかという問題がある。
- 効用を高める、付加価値を高めるという部分では、競争の中で労働者の質的向上という問題もあるが、より顧客に近づくという意味でのサービスの向上もある。その意味では、需給調整そのものは顧客ニーズに反するものなので、労働者の質の向上という競争要件を充実させる必要があるのだろう。
- 予算によって可能なら、NYやロンドンの状況がどうなっているのかという点について、現地の方を呼んでヒアリングしたい。
- また、簡単でいいがシミュレーションをしてほしい。例えば、実車率がこの程度なら運賃はこの程度に出来る、需給調整をして台数を減らせば運賃を減少できるなどについてのシミュレーションである。
- 需給調整はある程度必要だと思うが、需給調整した場合、例えば、ライセンス化によってドライバーは65歳までしか雇用しない、計画配車する、給料を保証するなど、公共交通としてどのように対応していくのか検討する必要があるだろう。
- 稼働率、実車率の問題などがあるので難しい部分があるだろう。
- 長距離をどの程度から長距離とするのか、その長距離の実車率がどのようになっているのかという点も問題になってくるだろう。

交政審の資料の説明（伊藤理事長の説明）

- これまでの歴史の中で有効な減車措置というものはあったのか。
- 石炭から石油に切り替えが行われた時代に内航海運で石炭船が余るといった事態になった。昭和 40 年に船腹調整が行われ、新規産業の場合は、納付金を払ってもらい、退出させる際には逆に交付金を出すことになった。これによって退出が増えたという例がある。他にも転換交付金など色々な分野で同じようなことが行われてきたが、これまでにタクシー産業では例がない。
- 以前、ブルーラインタクシーというのが期間限定の許可ということで出されたことがあり、減車の一例と言えるかもしれない。
- 適正台数と営業権の問題もある。たとえば飛行機の場合は参入の権利を行使しない場合は、権利を取り上げ、新規参入者に割り当てるといったようなことをするが、タクシーの場合、モニタリングなどが難しいので、こういったことは難しいのかもしれない。

以上