

国家戦略特区ワーキンググループ ヒアリング（議事録）

（開催要領）

- 1 日時 平成 26 年 9 月 3 日（水） 13:33～13:52
- 2 場所 永田町合同庁舎 7 階特別会議室
- 3 出席

<WG 委員>

座長 八田 達夫 大阪大学社会経済研究所招聘教授

委員 原 英史 株式会社政策工房代表取締役社長

<提案者>

高塩 比奈美 大阪市経済戦略局立地推進部立地推進担当係長

木村 哲也 大阪市経済戦略局立地推進部長

緒方 清史 大阪府政策企画室企画部政策調査担当係長

橋田 学 大阪府政策企画部企画室政策課課長補佐

梅田 昌彦 大阪府都市整備部交通道路室都市交通課主査

矢木 宏明 大阪府政策企画部戦略事業室特区推進課主査

<事務局>

内田 要 内閣府地域活性化推進室長

富屋 誠一郎 内閣府地域活性化推進室室長代理

藤原 豊 内閣府地域活性化推進室次長

宇野 善昌 内閣府地域活性化推進室参事官

松藤 保孝 内閣府地域活性化推進室参事官

（議事次第）

- 1 開会
- 2 議事 都市格を高める「より良質なサービス」を提供するタクシーに対する規制緩和
- 3 閉会

○藤原次長 それでは、ヒアリングをまた再開させていただきます。

提案者からということで、大阪府、大阪市の方々にお出でいただいております。

タクシーに対する規制緩和ということでございますので、これは議事と資料は公開の扱いでよろしいですか。

2 時には終わらせたいと思います。10分程度でお話をいただきまして、その後、質疑応

答という形にしたいと思います。

それでは、八田座長、お願いいたします。

○八田座長 お忙しいところ、どうもありがとうございます。

それでは、早速御説明をお願いいたします。

○木村部長 大阪市で特区を担当しております木村と申します。よろしく願い申し上げます。

それでは、今回、大阪府市で提案させていただいておりますタクシーに関する規制緩和について、簡単に御説明をさせていただきます。

お手元に資料をお配りしているかと存じますが、文書編をまず御覧いただきまして、提案に至った背景でございますけれども、二つ目のチョコボ以降でございますが、大阪がグローバルなビジネス拠点へと成長するためには、あらゆる分野で民間の活動を後押しする環境を創出する必要があると考えておりまして、ビジネスや観光で大阪を訪れる来訪者にとって、利便性と快適性の高い都市となることが重要だと考えております。

そのような中でタクシーは有効な交通手段でありまして、そのサービス水準は都市の品質にも大きくかかわっていると考えております。

その一方で、タクシーを取り巻く背景といたしましては、いわゆるタクシーに関する適正化及び活性化に関する特措法というものが平成26年1月から施行されまして、おおむね大阪府全域が準特定地域といったものに指定されておりまして、公定幅運賃や増車規制などが適用され、利用者のサービスの選択の幅が制限されることが危惧されております。

そこで、特区制度を活用いたしまして、安全面、接遇面、労働環境などで一定水準を上回る事業者につきましては、運賃や台数についての規制を緩和しようとするものでございます。

具体的には裏面の調書を御覧いただきたいと存じます。具体的な事業の実施場所といたしましては3番でございますように、大阪府域において準特定地域に指定されている営業地域を考えてございます。規制緩和といたしましては⑦でございますように、先ほど申し上げましたように安全面、接遇面、労働環境などで国が求める一定水準を上回る優良な事業者に対しましては、例えば運賃に関しましてはいわゆる特措法第16条の3、16条の4第2項あるいは道路運送法第9条の3の選択適用を認めますとともに、いわゆる増車につきましてもタクシー特措法第15条の適用除外とすることによりまして、規制緩和を図るものでございます。

簡単ですが、説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○八田座長 ありがとうございます。

それでは、法律の項の原文を持っていないものだから分からないのですが、選択適用を認めるとか、適用除外をすとかいうことですが、具体的にこの料金の設定に関してここが制約を置いているというのは、要するに市の自由では決められないということですね。

○緒方係長 今、申されましたとおりでございます。基本的に公定幅運賃ということで運

輸局で定められた運賃の範囲内に今は料金を収めなければならないという条件になっております今回の提案は、それを例えば一つは公定幅運賃の中でもいいのだけれども、さらに優良な事業者については下もあれば上もいけるような、そういう状態にするために選択適用をできないものかという提案でございます。

○八田座長 元々の公定幅運賃の根拠は何なのですか。

○緒方係長 具体的な根拠といたしましては、各それぞれの地域で、大阪におきましては近畿運輸局が公示運賃について公示をされます。こういうふうなことで計算しますということでもまず公示されまして、それに基づいて各営業区域ごとの料金が決められた形で出されます。それが根拠になっています。

○八田座長 昔は上限でしたね。今は下限も決めてる。

○緒方係長 公定幅運賃になっています。

○八田座長 上限は分かりますが、下限を決めることの根拠は何ですか。

○橋田課長補佐 元々特措法の改正の趣旨が、過当競争になって料金が下がり過ぎているという傾向があったので、下がり過ぎを抑えようということで、この特措法の中では上限だけあったものを下限で公定幅ということで。

○八田座長 過当競争って何ですか。

○橋田課長補佐 料金の規制が緩くなってしまったので、参入の規制も緩和されたことで色々な業者、タクシーが増えていった。タクシー台数が平成14年には小泉改革のときに大幅に規制緩和されたときかなり台数がずっと増えていきまして、増え過ぎてしまって過当競争が起こってしまって、運転手もなかなか長時間働かないと稼げないというようなことになってしまった結果、労働条件が悪くなってしまったとかいうような問題が生じたので、特措法というものを平成21年に制定した。

○八田座長 料金が下がることは、既存のタクシー業界には困ることですが消費者にとっていいことですね。台数を制限すれば業界の利益が上がるが、それを緩めれば利益が下るのは当たり前です。だけれども、それは競争のためには当然あるべきことです。上限を決めておいて消費者を守りさえすれば、あとは競争してくださいというのが、元来のこういう規制のあり方だと思うのですが、ここで下限を制限する理由は何なのですか。

○橋田課長補佐 元々この特措法の改正の背景というのが、1台当たりの収入が落ち込んで運転手の賃金が減ったとか。

○八田座長 その分、消費者にとって得なわけですね。それで非効率な業者は退出し、競争を乗り越える経営の努力をしているところが残っていくわけですね。

どうも、下限規制の根拠が元々薄弱です。過労から労働条件が悪くなって事故が増えるはずだということを建前にして規制しているのなら、大阪市が、事故を起こすようなタクシー会社に対する特別なペナルティをかけるという対策を講じれば済みます。しかし元々そんな建前上の根拠さえもないのなら、下限は無条件に撤廃するほかありませんね。

要するに安全面では文句を言わせない措置をとって、下限を取っ払えばよいのではない

でしょうか。提案では、下限を取っ払うのですか。それとも広げるのですか。

○橋田課長補佐 下限をなくして、今までの上限だけになります。

○八田座長 これはすごくまともなご提案だと思います。昔、東京では価格競争があまり起きなかったのですが、大阪では結構価格競争が起きましたね。例えば三菱自動車とかMKとかが下げましたね。今度の特措法では、そこよりも水準より下げようとしているのですか。

○橋田課長補佐 我々の提案は、全ての事業者が下限を撤廃したらいいというのではなくて、いいサービスを提供して、かつ、料金もはばを持たせる規制緩和をやってはどうかという提案。

○八田座長 そこは恣意的にしないほうがいいです。例えば事故が少ないとか、そういう客観的な基準があるのならば意味があると思いますけれども、裁量の余地は少なくすべきです。

○橋田課長補佐 そうすると、優良なタクシードライバーさんを限定するという一方で、また制度設計が具体的なものがまだ全然できていないのですけれども、そういったことを含めた上での話です。

○八田座長 それから、事故を起こすとか、長時間運転するというような法規違反をしたときには、特に厳しく罰するし、また、それをチェックする機能も大阪市は特別に持っているということがあると、説得力が増すのではないかと思います。

○橋田課長補佐 タクシー関係のものは、国土交通省のほうで規制とか指導していただいているので、我々に権限がないというところがあるので。

○八田座長 その権限をおろすのだったらどうでしょう。

○橋田課長補佐 権限は移譲してほしいというのではなくて、権限は今の状態の国の権限という中です。

○八田座長 それを選ぶのは国なのですか。

○橋田課長補佐 実態をよく御存じであって、色々指導もされている国土交通省中心に御検討をいただければと。

○木村部長 また繰り返しになりますけれども、制度設計がこれからでございますので、そこは府市で相談をさせていただきたいと思いますが、何せ運輸業者でやっておりませんので、できましたら国土交通省のほうでお願いしたいというのが我々どもの考えでございます。

○八田座長 府なり市なりでやるのが自然だと思います。改革を希望されるのならば。

国は元々理屈のないことをやっているわけですね。下限には何の理屈もないわけでしょう。それをやっているわけですから、市の責任で全部やりますと言ってやるほうが自然に見えます。

しかし、御趣旨はよく分かりました。御趣旨は分かりましたけれども、特区は市とか区域会議とか、そういうところでやれるので、特区だから特例にしてくださいと言えるところ

うのです。ところが、全部国にやってくださいというのでは、何で大阪だけをということになりますね。国際化するなら福岡だって東京だってみんな必要なのに、何で大阪だけをという、何かそのかわりに何を大阪はするのだろうかというのがあると思うのですけれども、その点についてはどう御説明なさいますか。

○木村部長 大阪だけというのは確かに、それを目指しているのは我々だけではないので、確かに理屈がないと言えないかもしれないですね。

○八田座長 自分のところでやると言ったら、それはよく分かります。それだけの覚悟なんですねということになりますけれども。

事務局では何かコメントはありますか。

○宇野参事官 国土交通省が多分説明する、私が聞いているのは、議員立法で改正された法律なのでという話を聞いています。

○八田座長 そうであれば、あるだけに私は個人的には他の委員の方がいらっしゃらないのであれなのですけれども、こちらも検討しますが、もう少し強いコミットメントがあると説得的になるのではないかと思います。

○緒方係長 八田先生おっしゃる部分というのは、確かにございます。今回、提案させてもらっている趣旨について、再度繰り返しになるのですが説明しますと、以前の過度な競争というものがあつた、それに対して一定の産業規制をしなければならないという観点から料金の規制もしなければならないということでその後、特別措置法ができて、公定幅の運賃などがつくられてきた。

一方、規制緩和によって実際に運転手の労働環境が本当に悪くなったのかどうか。賃金も下がったのかどうか。また、安全面でも本当に問題となったのかどうかといった部分について見ましたときに、果たしてそれが直結していたのかどうか。先ほどなぜ大阪だけが外国人観光客のことについて言うのかというお話がございましたけれども、それは大阪の認識として、やはりグローバルなビジネス拠点として、国家戦略特区として、地域指定を受けて、日本の成長を牽引する中心都市としてそういった役割を果たしていかなければならない。だからこそ都市の魅力を高めて、世界でも通用する都市にしていかなければならないし、その観点から見たときに、外国から初めて日本に来られた、例えば関西国際空港におりられた方が初めてもつそこでの印象が大切だということです。

○八田座長 国際空港を持っている全国の都市でもそれは、全く同じだと思います。大阪のタクシーの場合には、危ないことをしたタクシー会社は、大阪独自の措置を講じて追い出してしまう、あるいは非常に強い措置をとるといような仕組みを作れば、大阪でやる強力な理由がつくと思います。そこで汗をかく必要があるのではないのでしょうか。

○緒方係長 ですので、先ほど部長も申しましたように、制度設計等々はこれから色々御相談をさせてもらいながら考えるということでございます。あくまでも利用者目線というところが今の状態で果たして保たれているのかどうかというところの考え方が今回の特区提案の中にも入っております。

○八田座長　そうですね。元来ならこれは規制改革会議にふさわしいトピックだと思うのです。全国でこれはおかしいではないかと言うべきだと思います。だけれども、もし特区でやれるなら、何かまた先ほどみたいな特別な条件が要るのではないか。そういうことです。

○緒方係長　今後色々制度設計も御相談させていただきながら、一定水準以上の部分、それは当然安全面もそうですし、待遇面もそうですし、そういった点をクリアする事業者に対して、ある種自由な競争と言いますか、自由にしていただくという趣旨でございます。事業者の努力の中で、いやここまではいけるよと下げるところもございましょうし、またやはりそれではやっていけないと料金を上げてくる事業者もあると思います。誤解のないようにしていただければと思います。

○八田座長　それでは、規制改革会議に出されるか、ここでずっとされるかということも含めて、もう少し制度設計を詰めていただければと思います。

あと事務局からはないでしょうか。よろしいですか。それでは、どうもありがとうございました。