

消費者委員会 公共料金等専門調査会
第66回議事録

内閣府消費者委員会事務局

消費者委員会 公共料金等専門調査会（第66回）
議事次第

1. 日 時：令和4年8月31日（水）10:00～11:50

2. 場 所：消費者委員会会議室

3. 出席者：

（専門委員）

野村座長、若林座長代理、河野委員、後藤委員、関口委員、寺田委員、長田委員

（消費者委員会担当委員）

大石委員

（国土交通省）

自動車局旅客課江口慎太郎地域交通対策官、関東運輸局自動車交通部内田忠宏部長

（消費者庁）

檜橋康英参事官（公益通報・協働担当）

（事務局）

加納事務局長、岡本審議官、友行参事官、事務局担当者

4. 議 事：

（1）開会

（2）事務局等からの報告

（3）東京都特別区・武三地区のタクシー運賃改定に関する意見案について

（4）閉会

《 1 . 開会 》

○友行参事官 皆様、おはようございます。

本日は、お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまから、第66回「公共料金等専門調査会」を開催いたします。

まず、審議に先立ちまして、8月17日に予定しておりました専門調査会につきましては、事務の都合上、急遽取りやめさせていただきまして、おわびいたします。

本日は、大石委員が会議室にて御出席、星野委員、坪田委員が御欠席、野村座長をはじめ、その他の皆様はテレビ会議システムにて御出席です。

議事に入る前に、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元の議事次第に配付資料を記載しております。もし不足等がございましたら、事務局までお知らせください。

次に、テレビ会議による開催に当たりまして、お願い申し上げます。ハウリング防止のため、御発言時以外はマイクをミュートにさせていただきますようお願いいたします。また、画面は皆様オンにいただければ幸いです。御発言の際は、あらかじめチャットでお知らせください。それを確認した座長から指名がありました後に、発言をお願いいたします。

なお、感染症拡大防止の観点から、報道関係者のみ、会場に御参集いただいております。

議事録については、後日、公開することといたします。

それでは、野村座長、以降の議事進行をよろしくお願いいたします。

○野村座長 了解いたしました。

本日は、朝早くからお集まりいただき、ありがとうございます。よろしく申し上げます。

本日の進行について、途中で私の回線が切れた場合には、復旧するまでの間、座長代理に、座長代理の回線も併せて切れてしまった場合には、事務局に、進行をお願いいたします。

《 2 . 事務局等からの報告 》

そうしましたら、これから議事に入らせていただきます。

本日は、後半で東京都特別区・武三地区のタクシー運賃改定に関する意見案について御議論いただきますが、その前に、事務局及び消費者庁から3点御報告がございます。

まず、今後の公共料金等専門調査会での議論に資する目的で、事務局より、物価の動向について御説明いただきたいと思います。

岡本審議官、5分程度でよろしくお願いたします。

○岡本審議官 おはようございます。内閣府の岡本です。

お手元の資料1、物価の動向に基づき、御説明させていただきます。本資料は、8月15日に官邸で開催されました物価・賃金・生活総合対策本部におきまして、本部長は岸田総理でございますが、山際大臣から説明されたものに、公共料金関係の資料を追加したものです。同本部におきまして、岸田総理より、足元の物価・景気の状態に速やかに対応すべく、9月上旬を目途に物価・生活対策に関する追加策を取りまとめること、物価上昇が国民生活に大きな影響を与えている中で、持続的な賃上げが重要であるとの発言がございました。

まず、1ページ目を御覧ください。川上の物価の動向について、左上の国際商品市況を御覧いただきますと、今年半ば以降、下落傾向となっておりますが、左下の輸入物価を見ますと、輸入物価や原材料価格の高騰に加えて、円安の進展の影響もあって上昇が続いております。その結果、輸入物価の上昇を通じて、右上の国内企業物価を見ますと、7月で前年同月比8.6%と高い伸びが続いております。こうした中で、右下の企業の価格設定行動を見ると、オレンジ色の販売価格を上げる企業の割合と青色の仕入価格を上げる企業の割合を見ると、中小企業におきまして価格転嫁が進む兆しがあることが分かります。

2ページ目を御覧ください。消費者物価の動向について、御説明いたします。左の7月の消費者物価(全国)は、主にエネルギーや食料品価格の上昇により、総合で前年同月比2.6%と引き続き高い伸びが続いております。また、物価上昇の予想につきまして、右上の民間エコノミストの予想と異なる、右下の家計では1年後に5%以上の物価上昇になると予想する灰色の割合は大幅に増加しており、家計の物価上昇感の高まりがみられます。

3ページ目を御覧ください。日本銀行が四半期に1回出しております経済物価情勢の展望の分析によれば、家計は収入や年齢など様々な面で異なる属性を有しており、属性ごとに直面する物価上昇率に違いが見られます。総務省の家計調査で収入区分別の支出動向を見ると、所得が低い家計ほど足元価格が大きく上昇しているエネルギーや食料品の多くを含む基礎的支出が家計に占めるウェイトが高いことから、直面する物価上昇率が高くなっております。公共料金の多くも基礎的支出に含まれていることに留意する必要があります。

続きまして、4ページ目を御覧ください。こうした物価の上昇が家計に及ぼす影響を見ると、左上で、コロナ前と比べて青色の可処分所得が増加している一方で、ピンク色の消費支出が減少しております。所得の内訳を左下のグラフで見ると、低所得者層では茶色で示した賃金の伸びが相対的に弱くなっていることが分かります。消費につきまして、右のグラフで見ると、赤の点線で囲んだ食料や光熱費といった生活必需品への支出が物価上昇によって増加する一方で、青色で示した外食や宿泊等への支出は減少しており、特に低所得者層で節約志向の動きが見られることが分かります。

5ページ目を御覧ください。物価の上昇が企業部門に及ぼす影響について、左上及び左下のグラフで見ると、大企業や中堅企業では価格転嫁が進んでいる鉄鋼や輸出が好調な情報通信機械等では収益が好調な一方、売上げに十分に価格転嫁できていない業種では、中小

企業を中心に収益が悪化していることが分かります。

6ページ目を御覧ください。公共料金支出が家計支出に占める割合は、全国では17.9%に対して、東京都区部16.2%になっております。全国では、電気代、自動車保険料、水道料、プロパンガスの占める割合が高い一方で、東京都区部では、都市ガス代、鉄道運賃の占める割合が高くなっています。ちなみに、今回御議論いただいているタクシー代も、全国では0.12%に対して、東京都では0.25%と高くなっております。最近の公共料金の推移を図表2で見ますと、2021年6月以降、前年同月比で見てプラスに転じ、2022年2月以降は4%台で推移しております。今回のタクシー料金の改定が東京都区部の消費者物価に与える影響を機械的に試算しますと、約0.04%となります。

最後に、7ページ目を御覧ください。公共料金は、2021年以降、上昇基調にあります。火災・地震保険料、高速自動車国道料金、水道料、一般路線バス代など、2021年に入り引上げの動きが見られることが分かります。また、7月25日に開催された経済財政諮問会議でも、民間議員ペーパーにおきまして、今後、エネルギー価格や生産コストの上昇がラグを伴って日常生活に密接な公共料金の上昇圧力が強まることを見込まれる、今後予定される公共料金の改定については、所管省庁は、家計や中小企業等への影響や価格改定のタイミング等を十分に検討した上で、必要に応じ、消費者庁との協議や経済財政諮問会議等への報告等を通じて、政府全体として国民負担への影響を把握すべきとの指摘があったことを紹介させていただき、説明を終わらせていただければと思います。

以上でございます。

○野村座長 ありがとうございます。

そうしましたら、今の資料1、物価の動向についての御説明に質問がありましたら、よろしくお願いたします。できましたら、チャット欄にお名前を記入してください。

経済動向全体についてのデータをお示しいただき、分かりやすく近年の動向を知らせていただきましたが、御質問はないでしょうか。

ないようですので、二つ目の項目に入らせていただきます。またお気づきの点がありましたら、チャットに御連絡いただきまして、戻ることも可能でございます。

続きまして、公共料金の改定に係る対応について、消費者庁様より報告していただきます。専門調査会としましても、消費者庁や関係省庁の動向を把握しておく必要があると考えております。

本日は、消費者庁檜橋参事官にお越しいただいておりますので、その内容について御紹介をお願いしたいと思います。およそ5分程度でよろしくお願いたします。

○消費者庁檜橋参事官（公益通報・協働担当） 消費者庁の檜橋でございます。

皆様には、日頃から大変お世話になってございます。

消費者庁から、1点、御報告をさせていただきます。

このたびの内閣改造によりまして、内閣府特命担当大臣（消費者及び食品安全）につきましては、河野太郎大臣が就任しております。早速、公共料金の改定についてレクチャー

をさせていただいたところでございますけれども、8月19日、大臣から次のような指示があったところでございます。三つございます。一つ目は、公共料金の改定の検証をするに当たっては、決定過程の透明性、消費者参画機会の確保、料金適正性の確保、このような三つの観点に基づいて検証しておるところでございますけれども、そのポイントを明確にすることという御指示でございます。二つ目といたしまして、ただいま岡本審議官からも御説明がございましたけれども、現下の物価上昇の状況を踏まえますと、料金の適正性の確保という観点から、不当な便乗値上げとなっていないかどうか、また、成長と分配の好循環の実現に寄与するように、料金改定に賃上げが適正に見込まれているか、これらについても十分に検証すること。三つ目といたしまして、消費者の理解を得ることが非常に重要なことでございますので、消費者に分かりやすく丁寧に説明するよう所管省庁に求めることという指示を踏まえて、消費者庁から関係省庁宛てに通知をさせていただいてございます。

2ページ目を御覧いただきますと、消費者庁から関係省庁に対して通知をした公共料金等の新規設定や変更の協議に当たっての消費者庁における主なチェックポイントでございます。今申し上げました3点について、それぞれどのような内容を消費者庁としてはチェックをするかという主なものにおいて例示をさせていただきました。この中で、3番目の料金の適正性の確保について、能率的な経営の下に適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えていないかという観点に加えて、不当な便乗値上げとなっていないかどうか、料金の算定に賃上げが適正に見込まれているかということを加えて、関係省庁に通知をしたところでございます。

これを踏まえまして、消費者庁といたしましては、所管省庁と連携をしながら、より一層丁寧に公共料金の改定などにつきまして検証するとともに、政府全体の方針として掲げております成長と分配の好循環にも寄与してまいりたいということでございます。

報告は、以上でございます。よろしくお願いたします。

○野村座長 ありがとうございます。

資料2に基づき、御説明いただきましたが、何か御質問はございますでしょうか。

どうぞお願いたします。

○大石委員 大石です。

御説明をありがとうございます。

裏側に書いてあるポイントの3番目、料金の適正性の確保のところは、大変難しいなと思っております。法令等に基づいた適切な料金が算出されているかということで、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えていないように設定されているということでした。けれども、先ほど物価の動向についてお話いただいたように、電気代や燃料費などがどんどん上がっている中で、この適正な原価や適正な利潤を判断することが大変難しい状況ではないかと思うのです。その辺りのところをどのように判断されるのか、もし分かれば教えていただければと思います。

○消費者庁檜橋参事官（公益通報・協働担当） ありがとうございます。

公共料金の改定に当たりましては、まず、所管をしている省庁でその改定についてどのような観点でということも含めまして査定をしていくことになります。所管省庁で、これでよいだろうということをもって消費者庁に協議があったりするわけなのですけれども、その時点における各省庁の考え方をよく聞くことが大事かと思えます。また、今般、原油価格の上昇等も含めまして、トレンドを追いかけることが難しいこともございます。今日の議題でもあります公共交通については、新型コロナウイルス感染症による新しい生活様式の動向等も、今後、どのように動いていくかということを見極めることは非常に難しゅうございますので、現時点での知見に基づいて検証していくとともに、その後の動向についてしっかりチェックをしていく、フォローをしていくことが大事かと思っております。場合によっては、見込みに対してどのように変化があったかということ踏まえて、さらなる料金改定を求めていくことも大事かと思っております。

○野村座長 大石委員、よろしいでしょうか。

○大石委員 ありがとうございます。

最終的にはそれぞれの省庁が責任を持つことになる、ということでしょうか。

○消費者庁檜橋参事官（公益通報・協働担当） まず、認可の権限がそれぞれの所管省庁にございますので、そこの考え方をしっかり聞いた上で消費者庁としても判断してまいりたいと思っております。

○大石委員 ありがとうございます。

事業者さん側の意見も、ぜひいろいろと聞いていただければと思います。

○消費者庁檜橋参事官（公益通報・協働担当） ありがとうございます。

○野村座長 他の委員の先生方、よろしいでしょうか。

そうしましたら、3点目の項目に移らせていただきます。3点目は、前回の補足説明となります。前回、時間の都合で今般の東京都特別区・武三地区タクシー運賃の改定における改定率の算定根拠の詳細について、議論ができておりませんでした。算定根拠は、今回の改定案の審議に当たっても重要ですので、私から事務局に指示をさせていただきまして、国土交通省様より算定根拠の御提出をいただきました。

本日は、算定根拠の御説明について、事務局よりお願いいたします。また、本日は、国土交通省自動車局旅客課江口地域交通対策官、関東運輸局自動車交通部内田部長にも御同席いただいておりますので、委員からの御質問についてお答えいただければと思います。

それでは、事務局からの御説明をよろしくお願いいたします。

○友行参事官 それでは、資料3を御覧いただけますでしょうか。所要増収率の算定根拠【東京都特別区・武三地区】とございます。こちらは、原価対象事業者が30社になっております。表を御覧いただきますと、左側に項目、その次の欄に平成31年実績ということで、前回の専門調査会でも御指摘がありましたように、コロナ前の年を今回までは基準とするということでございます。左側の項目でございます。まず、運送収入がございまして、運

送雑収、営業外収益、その計で総収入でございます。そこから下が、人件費、燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費等々がございまして、小計、さらにそこに適正利潤を加えまして、運送原価が算出されております。こうした経営に必要な人件費、燃料費に適正利潤を加えた運送原価を求めまして、総収入がこれと等しくなるように運賃水準を決定する。これが総括原価方式という考え方でございまして、このような表が作成されているところでございます。真ん中が、査定でございます。こちらを見ていただきますと、運送収入の数字が実績値よりも変わっております。運送雑収と営業外収益は、そのまま右側にスライドされているような状況でございます。それより下の人件費や燃料油脂費、車両修繕費、車両償却費などにつきましては、実績から査定に流れているところで数字が変わっているところでございます。この査定の数値につきましては、実績値からトレンドを加味したり、最新の価格に置き換えるなどして、補正、算定された推計値でございます。その結果、査定では運送収入の合計が371億円となっております。また、その下の人件費から始まったところで、運送原価を見てみますと、422億円となっております。その差が利潤込収支差でございます。マイナス51億円となっております。右側の改定後の欄を御覧いただけますか。こちらの欄につきましては、査定の数字をそのまま右側にスライドさせているのですけれども、1点、変わっているところは、運送収入でございます。査定でマイナスの出た5,149,223につきまして、査定欄の運送収入36,153,603にこれを足し上げて、運賃改定後の運送収入41,302,825が算出されております。その結果、改定後のところを見てみますと、下から4行目の利潤込収支差はマイナス1で、利潤込収支率が100%という算出結果になっております。この運賃改定後の運送収入と査定の運賃改定前の運送収入の上昇率が今回の上昇分の14.24%になっております。

この表の御説明については、以上でございます。

○野村座長 ありがとうございます。

そうしましたら、およそ10分程度で御質問、質疑応答に移らせていただきたいと思えます。いつもと同様に、チャット欄にお名前を記入していただくと助かります。よろしくお願いいたします。

寺田委員、よろしくお願いいたします。

○寺田委員 寺田です。

単純な質問なのですが、御説明の表は30社合計の数字が入っているという理解でよろしいのでしょうか。

○関東運輸局内田自動車交通部長 関東運輸局自動車交通部長の内田でございます。

本日も、御審議をありがとうございます。

御質問のとおりでございまして、30社の合計ということでお示しさせていただいております。

○寺田委員 ありがとうございます。それだけです。

○野村座長 そうしましたら、長田委員、よろしくお願いいたします。

○長田委員 ありがとうございます。

私も素人的な質問で恐縮ですが、運送雑収と営業外収益はどういうものを指しておられるのかを教えていただければと思います。

○野村座長 内田様、よろしくお願ひいたします。

○関東運輸局内田自動車交通部長 関東運輸局、内田でございます。

運送雑収は、例えば、広告収入などがそこに入ってきてございます。営業外収入は、金融利益といいますか、利息などが営業外収益で算定される項目になってございます。

以上でございます。

○野村座長 長田委員、よろしいですか。

○長田委員 ありがとうございます。

○野村座長 引き続き、河野委員、よろしくお願ひいたします。

○河野委員 河野でございます。御説明をありがとうございます。

私は、本日のこの前の資料の御説明等も踏まえまして、表について伺いたいところがございます。それは、査定のところで、人件費は当然のことながら、しっかりと増査定になっていて、これはよかったなど、運転者の方々に対してもしっかりと数字が確保されていると思います。その上で、燃料油脂費が、現状のトレンドをここに載せたということだと思いますけれども、かなり膨らんでいる。当初の申請理由として「タクシー乗務員の労働環境の改善」と「利便性やサービスの質、安全性の向上」という目的が示されているところ、燃料油脂費の増査定は問題ないのですが、燃料油脂費がここまでいっぱい査定されていてしまっていると、実際に今回の運賃改定によって達成しようと思っている様々な消費者利便の向上のところに回っていかないのではないかと思ったりもしています。基準年がコロナ禍の影響のない、その前の年を根拠にしているわけで、その辺りの整合性をどう考えればいいのか、教えていただければと思います。

○野村座長 ありがとうございます。

内田様、若しくは、江口様、可能でしょうか。

○関東運輸局内田自動車交通部長 関東運輸局、内田でございます。

御質問をありがとうございます。

途中で音声途切れていましたので、理解不足のところがありましたら、すみません。また御質問いただければと思います。燃料油脂費は、御指摘のとおり、かなりの増加になってございます。こちらは、他の費用と比べまして、変動がかなり大きい、また、運送費への影響も大きいということで、直近のトレンドを用いてございます。今般の改定に当たりましては、令和3年度の後半の価格を見させていただいて、それを反映した査定をさせていただいているところでございます。

確かに、最新の燃料油脂費の影響を査定しておりますので、ここがかなり上がっているというところではありますが、他方で、前半で御指摘いただいたとおり、今回、運賃改定をする目的は、しっかりと人件費や賃金にも反映させて、賃金に反映させるというところ

で消費者の利益にもかなってくる。賃金にしっかり反映させることで、タクシードライバーさんにしっかり来ていただいて、タクシードライバーの雇用をしっかり確保して行って、タクシーに乗りたいときに乗れなくなるような状況を回避することで、利用者利便をしっかりと図っていきたいと思っております。人件費の査定も、しっかり増査定はさせていただいております。

燃料費は確かに上がってはおりますけれども、人件費もしっかりと増査定とさせていただくことで、しっかりここは利用者利便にも反映させていきたいということで、こういった査定結果になっているものと考えてございます。

○河野委員 ありがとうございます。

基準年が令和元年というところに固執しないほうがいいのではないかと。逆に言えば、利用者側から見たとしても、現状の事業者さんの大変な状況がよく分かるような形での査定がいいのではないかと感じました。

○野村座長 ありがとうございます。

引き続き、後藤委員から御質問をよろしくお願いいたします。

○後藤委員 質問させていただきます。

前回のヒアリングの際に、ハイヤー・タクシー協会様から、労働環境の改善、コロナ対策、DX対応の投資といったことが挙げられていたかと思っております。今回を見ますと、投資部分がこの適正利潤のところに入っているのかなと思っておりますけれども、比率が下がっているということで、今後必要になる投資が増えていく中で、どのような査定だったのかということと、労働環境の改善、訓練費などのところが、どのような形で担保されているのか、分かる範囲でお教えいただければと思います。

○野村座長 内田様、お願いいたします。

○関東運輸局内田自動車交通部長 御質問をありがとうございます。内田でございます。

正に、デジタルを含め、労働者への教育も含め、そういった投資的な部分もこれまで業界ではいろいろと取り組んできていただいたところだと思います。今までも利潤というところでは、平成31年実績のところ、利潤込収支率が既にマイナスになっております。そういった投資もしてきた結果、こういったところもマイナスになっているかと思っております。今回、こういった既にマイナスになっているところも埋めさせていただいて、総収入と総原価が同じになるように、そういったところで査定させていただいておりますので、正に今も既に平成31年実績のところ、マイナスになっていた部分の穴埋めをしていくところが今後につながっていくというか、今まで投資してきた分の回収につながってくる部分なのではないかと考えております。

○野村座長 後藤委員、よろしいでしょうか。

○後藤委員 労働環境改善等はいかがでしょうか。質問がちょっと漠然としていたかもしれませんが、こういったものがどこに盛り込まれているのかという非常に基本的な質問でございます。

○関東運輸局内田自動車交通部長 労働環境という意味では、御質問の意図が酌み取り切れていないかもしれませんが、正にそこは賃金というところが大きいと思いますので、人件費の査定をしっかりと運転手に賃金が回るようにということで査定をさせていただいていると思っております。

○後藤委員 承知しました。福利厚生などではなくて、訓練費や環境改善のところではなくて、人件費でそちらは見ればよろしいということでしょうか。

○関東運輸局内田自動車交通部長 御質問をありがとうございます。

福利厚生なども含めての人件費でございますので、福利厚生費などもトータルで人件費で査定していると御理解いただければと思います。

○後藤委員 よく分かりました。ありがとうございます。

○野村座長 それでは、次の質問に移らせていただきます。

関口委員、よろしくお願いたします。

○関口委員 関口でございます。チャット欄にも書きましたけれども、適正利潤についてです。自己資本の10%に実効税率を乗じたものという算定方式だと思うのですが、これは今回もそれを踏襲されていらっしゃるのかどうか。

それから、10%の根拠について、何か記録があれば、この10%に定めた根拠を教えてくださいいただければ幸いです。

○野村座長 内田様、よろしくお願いたします。

○関東運輸局内田自動車交通部長 御質問をありがとうございます。

適正利潤につきましては、御指摘のとおり、自己資本の約10%といった査定方法とすると従来からなっておりますので、そこは引き続き踏襲をしているところでございます。

○国土交通省江口自動車局旅客課地域交通対策官 自動車局旅客課の江口と申します。

10%に定めた根拠につきましては、直ちに御回答できるものがないため、後日、事務局に御回答させていただきます。申し訳ございません。

○関口委員 了解でございます。どうもありがとうございます。

○野村座長 事務局、事後の対応をよろしくお願いたします。

続きまして、寺田委員、よろしくお願いたします。

○寺田委員 寺田です。

2回目の質問でお時間を取って恐縮です。

後藤委員とのやり取りで思ったのですけれども、令和6年4月から改善基準告示が改正されます。東京の場合は、2日にまたがる隔勤の運転手さんが多いので、実質的な影響はそれほど大きくないとは思いますが、最近は日勤で昼間と夕方だけの運転手さんが増えておりその日勤を中心に労働時間が短くなるので、普通に考えると、時間外手当が減ります。仮に24時間365日の運行を少しギブアップすると、その効果だけになって、労働時間が減った分を補おうとすると、リクルートや訓練が必要になって、その人件費がかさむような感じがします。拝見した資料は逆のような試算になっているのですけれども、この改善基準

告示改正との関係は説明がつくのでしょうか。

以上です。

○野村座長 江口様、若しくは、内田様、よろしくお願ひいたします。

○関東運輸局内田自動車交通部長 御質問をありがとうございます。関東局、内田でございます。

結論として申し上げますと、この運賃改定の査定の仕組みが、実績年を基準に査定率を出していくという作業になっておりますので、御指摘のようなもろもろの改善基準告示の影響等々は、将来的には考えられるところではあるのですが、基本的には過去の実績を考慮して算定することが査定の作業になっておるものですから、そういったところを結論として申し上げますと、何か具体的に加味されているということではないところでございます。正にそういった将来的なところは、また告示が改正されまして、どういった影響が出てくるのかということについてはよく注視をしながら、また引き続き検討をしていく必要があるのかなと考えてございます。

○野村座長 寺田委員、よろしいでしょうか。

○寺田委員 承知しました。ありがとうございます。

○野村座長 そうしましたら、次に、若林委員からお願いいたします。

○若林座長代理 御説明いただき、ありがとうございます。

今御説明いただいた資料に直接関係することではないので恐縮なのですが、前回初乗り距離短縮の議論をした際も、需要が短縮によって喚起されて労働者の環境のアップにつながるのだという御説明があって、そのときにも、可能であれば、その検証というのでしょうか、非常に難しいとは思いますが、お願いしたいというリクエストがこの会議であったと思うのです。その間、コロナ等がありましたので、非常に難しいとは思いますが、何か検証的なことをもしされていけば、その結果をお教えいただきたいということで、お願いいたします。

○野村座長 よろしくお願ひいたします。

○国土交通省江口自動車局旅客課地域交通対策官 自動車局旅客課の江口です。

今般の運賃改定に当たり、特段検証を行っているものではないのですが、タクシー業界とともに需要喚起策に取り組んでいきたいと考えております。（後段（P24）において訂正説明あり）

○野村座長 ありがとうございます。

若林委員、いかがでしょうか。

○若林座長代理 ありがとうございます。

非常に難しい時期でありましたので、難しいなとは思いますが御質問させていただいたのですが、今回の値上げは非常に幅も大きいので、もしこれでいくということになったら、大きな目的が労働者の環境改善ですので、フォローアップをお願いしたいなと考えております。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

国土交通省様、よろしく願いいたします。

○関東運輸局内田自動車交通部長 関東局、内田でございます。

今回の運賃改定が労働環境の改善につながっているかというところは、しっかりと我々監督官庁として事業者がどういう状況になっているかということは見させていただくつもりでございます。

○野村座長 ありがとうございます。

他に御質問はないでしょうか。

お願いいたします。

○大石委員 大石です。

ありがとうございます。

今、若林委員から質問された部分についてです。私も前回、料金の値上げではなく、差し替えを行った際の審議に参加しておりましたので、若林委員がおっしゃったことと同じ意見を持っております。差し替えで、確かに初乗り運賃は安くなったのですが、長距離に乗る人は結果的に値上がりする形になりました。利用者がそれをどのように受け止めたかという利用者側の意見もきちんと聞いてくださいということでお願いしてあったと思いますので、今回も含めて、利用者側の意見を聴取していただくこともぜひ同時にお願ひできればと思います。

○野村座長 この2点に関しまして、国土交通省様、時間的にタイトではございますが、またよろしく願いいたします。労働環境の改善が労働者にとってどのように影響しているか。初乗りと長距離の利用者がどのような認識をしているのかというインタビュー若しくはデータがございましたら、またおまとめいただければと思っております。よろしく願いいたします。

ありがとうございました。

そうしましたら、前の二つの物価の資料1、消費者庁様から、河野大臣、消費者庁様のチェック項目が挙がっておりました資料2につきましても含めて、何か質問がありましたら、お知らせください。

お願いいたします。

○岡本審議官 内閣府の岡本です。

資料3について、1点だけ、国土交通省に確認をさせていただきたい件があるのですが、よろしいでしょうか。

資料3につきまして、最初に、この対象事業者が30社ということだったと思うのですが、たしか東京の対象になっているところのタクシー事業者は300数社あったと思うのです。売上げでも人数でもよろしいのですが、カバー率がどれぐらいになるか、分かれば教えていただければと。これは確認だけさせていただければと。

○野村座長 お願いいたします。

○関東運輸局内田自動車交通部長 カバー率ということでは、お答えがなかなか難しいのですが、この30社の選び方でございますけれども、そもそも運賃改定をしてほしいということで、運賃ブロック内の事業者さん、車両数でいうと約90%の事業者から要請がございまして、その中から、運賃ブロック内の一般的な事業者から、事故が多発している、サービス標準に問題がある事業者さんや実働率がブロック内の水準以下など、効率性に問題がある事業者、こういったところを除くことで標準的な効率経営を行っていると思われる事業者を選定しまして、そこが適正利潤を含めて収支平均が赤字になりましたので、運賃改定の審査を開始したということでございます。

さらに、この原価計算対象事業者30社をどうやって選んでいるかということなのですが、車両規模に偏りが生じますと運賃ブロック内の実態が反映されないということになりますので、候補事業者の中から、先ほど申し上げた標準的な効率運営を行っている事業者の中から、ブロック内の事業者の保有車両数の割合と原価計算対象事業者の保有車両数の割合が同等になるように調節しまして、そういった上で30社を選ばせていただいている、そういう作業をして30社になっているものでございます。

○岡本審議官 ありがとうございます。

○野村座長 私から質問させていただきますが、この30社が、例えば、50社とか、増やして計算することも技術的には可能なのでしょうか。お教えてください。

○関東運輸局内田自動車交通部長 技術的には、もちろんそういう方法も可能は可能だと思います。今私が申し上げた方法で査定することが所定の算定方式になっておりますので、そういった方法でやらせていただいたということでございます。

○野村座長 承知しました。

他にいかがでしょうか。なければ、補足説明も含めて、3点、全ての議論をここで終了させていただきます。ありがとうございます。

消費者庁様は、ここからはオブザーバーとして御参加いただきます。

国土交通省様におかれましては、御対応いただきまして、誠にありがとうございました。

そうしましたら、次の大きな項目である意見案へ移らせていただきますが、席の移動等で少し時間をいただきます。

(国土交通省退出)

《 3. 東京都特別区・武三地区のタクシー運賃改定に関する意見案について 》

○野村座長 それでは、東京都特別区・武三地区のタクシー運賃改定に関する意見案につ

いての議論に移らせていただきます。東京都特別区・武三地区のタクシー運賃改定につきましては、前回、国土交通省様及び一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会様に対してヒアリングを行いました。先ほど算定根拠についても補足の御説明をいただき、質疑応答をさせていただきます。

本日は、この審議等も踏まえまして、専門調査会としての意見について御議論いただきたいと考えております。

まず、事務局から公共料金等専門調査会の意見案について、御説明をお願いしたいと思います。

友行参事官、およそ10分をお願いいたします。

○友行参事官 それでは、資料4を御覧いただけますでしょうか。こちらは、運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見案でございます。

まず、柱書のところは、この審議に至る経緯を書いております。消費者委員会は、令和4年8月5日付で消費者庁より運賃の改定案についての付議を受けたとしております。公共料金等専門調査会では、東京都特別区・武三地区の一般乗用旅客自動車運送事業（以下「タクシー」）の運賃の改定案について、前回、令和4年8月8日に国土交通省及び一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会へヒアリングを行い、調査審議を開始したところでございます。この意見案につきまして、以下、3部の構成になっております。一つ目が、結論でございます。こちらについては、本日の御議論を踏まえまして記載ということにしております。二つ目が、運賃改定に至る経緯を記載しております。

三つ目が、3ページになりますけれども、3ポツとして留意事項という三つの構成にしております。

1ページ目に戻りまして、2番の理由のところでございます。（1）といたしまして、本改定案申請に至る経緯を記載しております。一つ目の丸が国交省及び一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会の説明によればとしておりまして、平成19年の運賃改定以降、消費税引上げに伴う2度の改定及び平成29年の運賃組替え以降は実施しておらず、適正利潤込みの経常収支率は、平成19年運賃改定以降、平成18年の水準を一度も上回ることなく推移してきているという事実関係でございます。平成19年の運賃改定直後の年度に比べて、運送の効率化は図られてきております。タクシー乗務員の労働環境の改善、ユニバーサルデザインタクシーの導入、配車アプリやキャッシュレス決済の導入等、タクシーのサービスの質・安全性の向上のために、必要な投資が進められてきたところを確認しております。更なるサービスの向上やタクシー乗務員の労働環境の改善及び公共交通機関としてのタクシーを維持するための乗務員の確保のためには、運賃改定が必要な状況であるという御説明があったところでございます。

2ページ目に参ります。（2）本改定案でございます。最初の丸でございますが、東京都特別区・武三地区は、特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特措法に基づく準特定地域に指定されております。この準特定地

域におけるタクシー運賃の範囲を変更する際には、能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えた運賃を標準とすることが必要となっております。タクシー運賃の改定を行う場合は、総括原価方式の考えに基づき、原価の精査を行った上で、適正な利潤を含めた総括原価と総収入が均衡することを確認するプロセスが必要となっております。平成29年の運賃組替え時につきましては、このプロセスにつきまして省略しておりました。そのため、その後に出した委員会からの意見では、今後、運送収入の増加を図るための改定が行われるに当たっては、総括原価方式により査定がなされる場合には、運賃水準をより適正なものとする観点から厳密に査定していただきたいということをお願いしていたところでございます。今回の改定案申請に当たっては、国交省において総括原価方式に基づいて査定を行ったという先ほどの資料の御提出もございました。また、運賃改定に当たっては、前年度の実績を用いることが基本でございますが、今回、特殊事情があり、新型コロナウイルス感染症による影響を踏まえて、7月31日までの申請分については、同影響を受けた期間の実績を用いず、令和元年の実績を使用して算出するという説明がなされております。次のところが、本改定案の内容でございます。現行運賃、初乗り距離、初乗り運賃、加算距離、加算運賃が左側の欄、新運賃といたしましては、初乗り距離が現行よりも伸びており、初乗り運賃は420円から500円となっております。加算距離については、233メートルから255メートルとし、加算運賃は80円から100円となっているところでございます。また、以上の審議結果により、1の結論とするものであるということで記載しております。

3ページに参ります。3. 留意事項でございます。まず、一つ目は、運賃改定に関する丁寧な周知でございます。本改定案は改定率が14.24%と値上げ幅が小さくないところでございます。そのため、消費者の理解を得るための丁寧な周知が必要。国交省においては、今回の運賃値上げが消費者のサービス・利便性の確保・向上やタクシー乗務員の労働環境改善に資することについて、消費者に対して積極的な周知を行っていただきたいということと、タクシー業界による利用者への丁寧な情報提供・説明を行うべきであるとしております。二つ目が、消費者のサービス利便性の確保・向上でございます。下記の取組が進められていることは御説明から確認できました。これらの取組は、利用者の利便性や快適性を確保して、向上させるものと評価できる。今後も、国交省及びタクシー業界において一層の取組が進められるべきであるとしております。以下、ユニバーサルデザイン車両の導入、配車アプリ、キャッシュレス決済の普及等の取組が進められているという御説明は前回あったところでございます。(3) 消費者の意見の反映でございます。国交省においては、事実として、この東京都特別区・武三地区における準特定地域協議会に対して意見招請を行い、同協議会が改定に当たっての意見を回答しているという御説明が前回ございました。タクシーの利便性向上に向けて、国交省は同協議会の場を活用して継続して消費者の意見を聴取し、より実質的に反映させる仕組み・運用を更に充実させるなど、一層の取組を進めていただきたいということでございます。四つ目といたしまして、サービスの質・安全性の確保及びタクシー乗務員の労働環境の改善でございます。タクシーのサービスの質や

安全性、タクシー乗務員の労働環境などは、タクシーの運賃と並んで消費者のタクシー利用に影響を与えるものでございます。今回の運賃値上げが消費者へのサービス・利便性の確保・向上、タクシー乗務員の賃金引上げ等の労働環境の改善に適切に反映させることが重要であり、国交省は、引き続き、タクシーのサービス・質・安全性が低下することのないよう、継続的に事業者の監視を行うとともに、タクシー乗務員の賃金水準・勤務時間等の労働環境の改善に向け、必要な対応をしていただきたいと思いますというものでございます。

(5) 持続可能な経営環境のための取組でございます。デジタル化の進展、感染症の拡大、国際情勢の変化に伴う燃料油脂費をはじめとする様々なコストの上昇など、社会環境は常に変化していております。国交省においては、その変化に応じた必要な対応を行っていただきたい。タクシー業界においても、その変化に応じて柔軟な業態の変革等がなされることを期待したいところでございます。さらに、国交省においては、消費者の利益となるよう、より柔軟な運賃設定を事業者が工夫して行うことが可能となるよう、引き続き運賃規制全般について不断の見直しを続けていただきたいと思いますというものでございます。

以上が、現時点での意見案でございます。

説明は、以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

それでは、これから質疑応答と意見交換に移らせていただきます。意見案のうち、2. 理由の(1) 申請に至る経緯は、事実関係をそのまま整理しております。(2) 改定案については、国土交通省が総括原価方式の考え方に基づいて査定を行い、改定率が14.24%になること、現行運賃、新運賃案の比較を記載したものでございます。本日は、特に(2) 本改定案について、御意見、記載内容の修正、特記すべき事項等がございましたら、お願いいたします。また、3. 留意事項も、記載内容の修正、追記すべき点がありましたら、御議論いただきたいと思っております。およそ正午までの1時間ですが、50分程度を目安に御議論いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。チャットに氏名を御記入ください。

寺田委員から、よろしくお願いいたします。

○寺田委員 細かい質問ばかりで申し訳ありません。

まず、一つ目、確認事項で、(2) なのですけれども、消費者委員会が諮問を受けているのは、上限値だけなのですか。上限未満の運賃についても回答を求められているけれども、今は取りあえず資料上は上限だけで書いているのかという確認です。

二つ目は、留意事項なののですけれども、国交省への回答だからそうではないことを書けないのかもしれないですが、他の箇所の文章にはそういうものがあるようなのですけれども、3ページ一番下の丸です。乗務員の賃金や勤務時間のところなののですけれども、基本的にはこれは厚生労働省の所轄なので、国交省だけに言って達成できるのでしょうか。先ほども発言しましたがけれども、改善基準告示の改正が平成6年4月で、それについては今年の3月に中間答申が出ていて、トラックとの調整で若干の変更の可能性はあったのですけれども、8月現在で、恐らくそれはない状態です。したがって新基準の内容が分かっているので、新

たな改善基準告示の厳守とか、それぐらいまで書いてもいいのかなと。3ページの最後から4ページの最初は、勤務時間等の労働環境の改善に向けてとか、少し大まか過ぎる書き方なのかなとは思ったのです。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

以上、2点に関しまして、事務局、お願いいたします。

○友行参事官 寺田委員、御質問の一つ目、上限値だけなのかというところですが、これについては、こちらで意見を求められているものは上限値のところだけでありまして、その後、幅の運賃につきましては国交省さんで決められるということでございます。

二つ目の留意事項の(4)乗務員の労働環境の改善のところ、タクシー乗務員の賃金水準や勤務時間等の労働環境の改善に向けというところについて、労働環境のところなので、厚生労働省の所管の話でもあるのではないかとということでしたが、タクシー業界を所管しておりますのは国交省さんでございますので、まずは国交省さんに向けてこういうことを意見として述べる形にしております。

○野村座長 寺田委員、よろしいでしょうか。

○寺田委員 ありがとうございます。

最初の上限未満運賃については、分からないですけれども、何か異議があるとすると、気をつけた書き方にしなければいけないということですかね。もしなければ、何も言わないと。

厚生労働省あるいは改善告示基準自体は両省で分担しながら監督しているものだと思うので、もし新たな改善基準告示ということが入ると、もうちょっとリアリティーが出てきていい留意事項になる感じがしたのだけれども、他の委員の先生方あるいは調整マターだと思います。

ありがとうございます。

○野村座長 ありがとうございます。

お願いいたします。

○友行参事官 事務局でございます。

今寺田委員から御指摘があった部分につきまして、文章の中で工夫して書くことができないか、事務局でまた検討させていただきたいと思います。

○野村座長 ありがとうございます。

他の委員からも、今の点に関しまして、御発言はないでしょうか。

○長田委員 長田です。

是非書いていただいたほうが良いと思います。

○野村座長 了解しました。

他の委員の先生方、いかがでしょうか。なければ、そういう形で、事務局に委ねさせていただきます。

次の質問を河野委員からよろしくお願いたします。

○河野委員 河野でございます。

事務局案を拝見いたしました。まず、1点目なのですが、消費者委員会でこの案件を検討する意義から考えますと、先ほどの資料の(2)に、こういう視点は書いていただきたいと思うことが、運賃改定の理由とその効果が消費者にとっても納得できるものであるかどうかという点でございます。今回の申請書では、先ほども申し上げたとおり、タクシー乗務員の労働環境の改善と利用者における利便性やサービスの質・安全性の向上が目的とされていて、その点については非常に同意するところなのですが、一つは、これは地域全体との約束であって、先ほど300社以上が営業しているのに、事例としてピックアップがされたものは30社であるという御指摘があったところなのですが、地域内で営業する個々の事業者においては、その判断は事業者に委ねられているところですから、値上げによる収益がしっかりと目的に合うように配分してほしい。そのところが不確実なので、特に、今、寺田先生から御意見がありましたけれども、利用者側からは効果が見えにくい労働環境の改善がないがしろにされないように、ここはちゃんと見ているぞというところを入れていただければと思いました。もう1点は、先ほどの査定、実は、コロナ禍の影響を排除するために、基準年度が令和元年の実績値ということなのですが、結果とすると、燃料費がかなり増査定になっています。その辺りの言及が(2)の文章にはないので、是非その理由と査定の整合性といいたしめようか、労働環境の改善というか、賃金の改善は間違いなく反映されているのだけれども、直近の環境変化への対応が、今回の査定に入っていますよというところを整理してコミットメントする必要があるのではないかと思います。それが(2)に対する意見です。

2点目は、五つの留意事項案について、それぞれについて申し上げたいと思います。消費者委員会としては、誰に対してこの留意事項というか、要望をするのか。この留意事項という言葉がいいのかどうか、要望事項とするほうがいいのか、悩ましいところなのですが、誰に対しての要望なのかを整理していただきたいと思いました。今回の運賃改定の関係者として、所掌官庁の国交省様、対象となる二つのブロック・地域のタクシー事業者の皆さん、広くタクシーを利用する私たち顧客、タクシーは公共交通ですから地域公共交通計画の責任者である地元自治体等がステークホルダーとして考えられると思います。その上で、(1)の周知に関しては、国交省のみへの要求になっているのですが、対象地域の事業者にもしっかりと料金改定の目的と効果、利用者にもこういったところで還元しますよということについて周知していただく要望が必要かと思いました。二つ目について、値上げの効果は二つのブロックの全ての事業者が等しく得られる一方で、ここに書いているサービスは、全ての事業者が取り組んでいるわけではないので、地域を挙げて利用者目線でのサービス向上、利便性向上等に取り組むべきという指摘がここでは必要だと思いました。

3点目なのですが、消費者意見の反映が、地域協議会限定で推奨されていることに

違和感を覚えました。地域協議会の開催は、実は不定期なのですね。何か課題がないとこれは開かれませんが、ここに意見を反映してくださいというよりは、行政、事業者、更には地域公共交通計画の策定を行っている地元自治体も含めて利用者の意見等を把握するように促すべきではないかと感じました。

(4)なのですけれども、これはすごく今回の運賃改定で大事なところだと思いますので、今回の値上げが申請目的の実行に適切につながるように、この部分については、国交省、事業者に強く発するべきかと思いました。

最後の(5)なのですけれども、持続可能性については、今後の施策や制度改正への提言であって、これは今回の改定案に直接関わるというよりは、中長期的な要望となっていますので、今回の二つのブロックからの申請とは切り離れた形で上手に文章校正をしていただければと思いました。

長くなりましたけれども、以上でございます。

○野村座長 ありがとうございます。

多くの項目がございますが、事務局からまずはお答えいただいた後、委員の皆様からも御意見をいただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○友行参事官 事務局でございます。

今、河野委員からいただいた御意見については、こちらで盛り込めるような形で検討していきたいと思っております。理由のところと3ポツのところの留意事項のところとそれぞれに御意見をいただいておりますので、工夫して入れることができるような形だと伺っております。

文章は、こちらで検討いたしまして、御提示したいと思っております。

○河野委員 どうもありがとうございます。

主語を「消費者は」とか、「顧客は」、「利用者は」という形で全体の文章校正を考えていただくと、とても分かりやすい内容になると思っております。よろしく申し上げます。

○野村座長 ありがとうございます。

いろいろなステークホルダーに対して、ターゲットを絞り込むとか、今、おっしゃったように、主語を明確にするとか、少し工夫していただきたいと思っております。大きな「留意事項」という項目は、恐らく従来どおりの整理の仕方でございますが、「要望事項」に変えてしまうと、また中身が書きづらくなれないかなということを感じております。今回、御意見がありましたら出していただけて、今後、検討していただくことにしてはどうかと思っております。

○河野委員 今の点については、野村先生の御判断、委員の皆様の御判断にお任せします。

ありがとうございます。

○野村座長 ありがとうございます。

そうしましたら、今の河野委員からの御意見に関して、まず、他の委員の先生方、何かございましたら御発言ください。

よろしいでしょうか。

国交省様とのやり取りの中でも、若林委員からありましたように、事後チェックや検証が大事かと思っておりますので、その点も、今後、消費者委員会としてどのようにアプローチしていくかということを考えなくてはいけないという御指摘だったかと思えます。

そうしましたら、他の質問が出ておりますので、まず、長田委員、その後に後藤委員という順番で進めさせていただきます。

まず、長田委員からよろしくお願ひいたします。

○長田委員 長田からです。

丁寧に書いていただいていると思うのですがけれども、感想のようなことになってしまって大変恐縮なのですが、一つ、前回に初乗り運賃が引き下げられたことによって、非常に近いところでのタクシーが使いやすくなった方々が大勢いらっしゃると思います。割と本当にすぐ近くだけれども、徒歩で行くのが大変なのでタクシーで病院に通院をしている方とか、お薬をもらいに行くとかというときにも、タクシーの運転手さんがお世話をしながら行っていらっしゃる方とかをよく見かけたりします。そういう方たちに、今回の初乗りはそういう意味ではかなり上がりますので、どうやってお伝えをしていくのかというところは、国交省さんが努力をして広報していただくことも大切ですが、利用していらっしゃるタクシーの各会社が利用者に適切な説明をすることも大切かと思っております。

留意事項の中、前回のヒアリングの中でも、デジタル化というか、便利になっているのだということが強調されていましたが、それを使い切れていない方々もまた大勢いらっしゃるって、タクシー乗り場に並んでいらっしゃる方と、その横でアプリで呼んだタクシーにどんどん乗っていく人たちという図は現状でも見られるところがありますので、そういう意味でも、デジタル化が進めば進むほど置いていかれる人たちもまたいるということにならないような工夫も、視点としては大切ではないかなと思っております。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

事務局から、何かございましたら、よろしくお願ひいたします。

○友行参事官 長田委員の御意見は、よく承りました。こちらについても、文章で書けるところ、盛り込めるところは、工夫して入れていきたいと思えます。

○野村座長 長田委員、よろしいでしょうか。

○長田委員 よろしくお願ひします。

○野村座長 次に後藤委員から、お願ひいたします。

○後藤委員 ちょうど今の長田委員の御意見と少し重なる部分がありますけれども、改定の表が示されております。もしかするとこれは前回に御説明があったかもしれないのですが、初乗りの距離が、今回は示し方が違っている、少し延びているということで、初乗りをする場合、少し距離的に乗る方にメリットがあるような形になっているのかなと思いま

す。加算距離も示し方が233から255になっているということで、単価的には確かにいずれも14.24%で間違いのない数値になっていますけれども、これをぱっと見たときに、数字が違っていると、単価まですぐに想定をされる方は少ないのかなというところがありまして、乗り方によっても何らかの影響が違ってくる部分があるのかなと。見せるときに、これを見た消費者の方々に、この数値が変わっている理由が何かといった説明をもう少し盛り込むのであれば、何らかに入れていただいたほうがいいのかという気がいたしますけれども、いかがでしょうか。

○野村座長 事務局、お願いいたします。

○友行参事官 ありがとうございます。

今回、14.24という数字自体は、先ほどの総括原価の算定の資料3のところに出てきた表の全体の数字の上昇率で14.24が数字としては出てきており、今回、意見案の中の2ページにあります現行運賃と新運賃案で比べたときに、500円と420円を上昇率で計算してもその数値と一緒にならないとか、初乗りの距離がこう変わっていると。

○岡本審議官 岡本です。

御指摘の点は、国土交通省とも確認して、どう書けるか工夫させていただきたいと思えます。

○後藤委員 数値が単価的に変わっているのではないかという誤解を与えるような見せ方になってしまっているのかなという、そこが懸念点でございますので、それが解消されるようなものになればよいかと思っております。よろしくをお願いいたします。

○野村座長 この点は、事務局に、国交省様と相談していただくということで、お任せしたいと思います。変更等がございましたら、また委員の皆様にお知らせいただきたいと思います。

いかがでしょうか。他にございますでしょうか。

○大石委員 大石です。

ありがとうございます。

今、委員の皆様からのお話も聞きながら、今回のこの状況について消費者にきちんと説明をしていくことは大変重要だと思いました。

私から、1点申し上げます。留意事項の(2)消費者のサービス利便性の確保・向上のためにさらに今後取り入れてほしいという幾つかのサービスが書いてあるのですが、このポツの4つ目、下から2つ目、事前確定運賃、一括定額運賃、相乗りタクシーのサービスは、消費者にとってもありがたいサービスですので、そういう意味では、利用者が増えるということになると思います。また、事業者側にとっても事前に運賃が確定していれば、それなりにルートを考えてエコドライブを行うと思いますので、距離も効率よく走ってくださると思います。今回、確かに値上げにはなるのですけれども、こういうものをもっと取り入れていただくことによって、事業者にとっても利用者にとってもプラスになる方向性が考えられると思います。現在は消費者のサービス利便性として入っているのです

けれども、もしかしたら最後の持続可能な経営環境のところに入るのかもしれませんが。そういうことによって両方が満足感を得られるような施策をさらに取り入れていって欲しいということを強調していただければと思ひまして一言、発言させていただきました。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

事務局、いかがでしょうか。

○友行参事官 御意見は承りました。こちらで検討して、御提示したいと思ひます。

○野村座長 ありがとうございます。

この点に関しまして、私も今後重要だなとは感じているものの、事業者で切磋琢磨するメリットと、情報開示は300社なりの全てが取り組まないでしうし、取り組んでいるところがどこなのかということが利用者にすぐに分かるような方法はどのような方法があるのかなど。先ほど長田委員からもありましたように、デジタルディバイド的な乗り切れない利用者さんに対してもどのように提示をしていくかということも課題なのだろうと思ひますが、前向きにこういう点を強調して切磋琢磨いただくということは重要かと思ひております。事務局にお任せいたします。よろしくお願ひいたします。

この点若しくは他の観点からでも結構でございます。御発言をよろしくお願ひいたします。

若林委員、よろしくお願ひいたします。

○若林座長代理 ありがとうございます。

まず、今回の改定率が非常に高いということで、他のいろいろな物価が上昇している中で、かなり幅として高い改定率が認められると、タクシーは特に電気・ガスと違って必ず利用しなければいけないわけではないという消費者が多い中で、せっかく初乗り距離を短くして身近にしたのに、そこからまたタクシー離れ等が起きないかなという心配もござひます。そういう観点からも、理解を得るための丁寧な周知が必要であると書いていただいたわけですがけれども、協調が非常に重要かなど。消費者の理解を得るための丁寧な周知が必要であるということはそのとおりなのですけれども、文章として読むと割とさらっと読めてしまうというか、これまでの他の事案と同様にさらっと読めてしまう感じがあって、もう少しここを厚く書いてもいいのかなど。そういう意味では、先ほどの河野委員や後藤委員のような事項も盛り込みながら、非常に重要なんだよ、重要視しているんだよということをもう少し押してもいいのかなど、書きぶりとして感じました。

第2番目の利便性の向上の部分ですけれども、先ほどタクシー離れが起きるかもしれないという懸念を申し上げたのですけれども、逆にそれでも使い続けられない消費者もいるわけで、例えば、通院となるとほぼそのニーズはなくなるから、そういう方々に対して、なるべく値上げを緩和できるようなサービスは早く入れていただきたい。そういう意味では、この一括定額運賃や相乗りタクシーは早く入れていただきたいと考えています。書き方が難しいのですけれども、並べてばっと書いてあるというのはどう

なのかなというか、そういう形で何か書ければいいのかなと考えてはいるのです。難しいかもしれませんが、書きぶりはもう少し考えていただいてもいいのかなと思います。

最後の持続可能な経営環境のための取組、5番ですけれども、確かに、デジタル化の進展、新型コロナウイルス感染症の拡大、国際情勢の変化という割と最近の出来事を例に取りながら、常に変化するということなのですからけれども、それに対応できるようにと、それはそのとおりなのですからけれども、持続可能な経営環境というタイトルをつけるのであれば、例えば、人口構成も変わってきているわけですし、もう少し長期の目線を入れてもいいのかなと、そういう長期的に持続可能な経営環境というニュアンスももう少し入れていただいてもいいのかなと感じました。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

事務局、即答は難しいかと思うのですが、お気付きの点がありましたら、御回答ください。

○友行参事官 ありがとうございます。

いただいた点は、文章の書きぶりなどを工夫して、少し盛り込んでいくような形でやってみたいと思います。また検討して、修正して、御提示したいと思います。

○野村座長 そうしましたら、他の委員の先生方にもそれをまた見ていただいて御意見をいただくということにさせていただきます。

引き続き、寺田委員から、よろしくお願ひいたします。

○寺田委員 まとめて発言すればいいところを、小出しで申し訳ありません。

聞いていて思った感じなのですからけれども、まず、一つは、3ページの(3)、最初の○ですね。協議会が出てきて、確かに特別措置法の時限措置でやっている話が、今回、恒久の制度に基づいての運賃改定で、大きなシェアを占めており、バランスが悪い感じもします。河野委員のおっしゃるように地域公共交通活性化再生協議会などにタクシー事業者の代表も出て議論もされているので、その名前がこのレポートに出てきたほうがいいということには大賛成です。ただ、それを言うとなると、例えば、3ページの真ん中よりちょっと上、(2)ユニバーサルデザイン車両の導入、及び乗り場のユニバーサルデザイン化、乗り場設置の適正化、上屋設置とか、乗り場の話が出てこないとならない。運賃の話だけでは接点がないのではないかと思います。

もう一つ、事前確定運賃や一括定額運賃は、導入を競うという感じ、何か所導入済みとかと競う時代でもないので、利用者ニーズに合ったというか、中身の話にいくべきだと思います。たまたまなのですからけれども、私が今住んでいるところは2区の区界で、建物のどちら側で降りるかで羽田空港からの定額制運賃がメーター運賃より2,000円以上高くなります。定額制運賃表の作りが雑であることがローカルには問題になっています。運賃表の適正化というか、消費者ニーズに合わせるという話はすべきではないかと思いました。運賃システムの名前を列記するのではなくて、一言加えられるといい、そういう段階ではない

かなと思いました。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

具体的な事例を挙げていただきましたので、その辺りのいろいろなケースがあるかと思うのですが、事務局から何かございますでしょうか。

○友行参事官 寺田委員、御指摘をありがとうございます。

こちらについても、文章の中で工夫していけると思いますので、こちらでまた修正してお示ししたいと思います。

○野村座長 ありがとうございます。

私が先ほどちょっと補足で入れてしまいました。切磋琢磨していただきたいということは、寺田委員からの御指摘、ニーズに合ったサービス提供が適切な表現なのかなと感じましたので、付言しておきます。

他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

恐らく今までにないような意見書になってくるかと思えます。サステナビリティは最後のところで触れていただいています。若林委員からも長期的な視点を入れてくださいということもございましたが、なかなか上げ幅が大きいですし、コロナの影響も経済全体に及んでいますし、燃料費高騰はまだ続きそうですし、非常に今回の意見案を作ることは難しいかと思えます。

再度時間を取るということでスケジューリングしていただいておりますので、事務局も丁寧に今日の議論を踏まえて再考していただければ助かります。

○友行参事官 かしこまりました。

○野村座長 他にございませんでしょうか。

関口委員、よろしく願いいたします。

○関口委員 関口でございます。

今回の素案には、燃料費の国土交通省の補助のお話は触れていないのですけれども、ガソリン価格等の高騰に対応する対策が講じられた上で査定に入っているということは、一言、文章として入れておいてもいいかもしれないので、御検討いただければ幸いです。

○野村座長 御指摘をありがとうございます。

事務局、そこも御検討ください。

○友行参事官 かしこまりました。

○関口委員 よろしく願いします。

○野村座長 他にございませんでしょうか。

もしなければ、本日の議論はここまでにさせていただきますが、事後でお気づきのことがありましたら、事務局にお知らせいただいて、事務局から各委員にまた転送していただくようなことも含めて、次のステップへ進めてまいりたいと思えます。非常に中身の濃い

話ですので、そういう形で進めさせていただきたく思っております。よろしいでしょうか。

そうしましたら、本日は、たくさんの御意見をいただきまして、ありがとうございます。この御意見や御指摘を踏まえて、事務局で修正案をつくっていただき、次回の専門調査会で改めて議論させていただくという進め方にしたいと思います。

(国土交通省再入室)

○国土交通省江口自動車局旅客課地域交通対策官 国土交通省自動車局旅客課の江口でございます。

先ほどの発言に対して若干訂正させていただきます。先ほど議論の中で御指摘ありました事後的な検証についてですが、平成28年度に実施した東京の初乗り運賃の組み換えについても、この専門調査会において、令和2年1月に、運賃組み換え後の効果を、全数調査ではないのですけれども、一部の事業者をピックアップして調査し、御説明させていただいております。コロナ後においては調査ができていないのですけれども、コロナ前の状況に関しては、こういう調査を実施しているものがございます。

訂正をさせていただければと思います。申し訳ございません。

○野村座長 ありがとうございます。

そのような補足でございます。

最後に、事務局から事務連絡をお願いいたします。

《 4 . 閉会 》

○友行参事官 次回の専門調査会の日程につきましては、決まり次第、委員会ホームページを通してお知らせいたします。

以上です。

○野村座長 本日、消費者庁様、国土交通省様に御協力いただきまして、誠にありがとうございました。

そうしましたら、本日の専門調査会の議論は、これにて閉会させていただきます。

お忙しいところ、お集まりいただき、ありがとうございました。

以上