

消費者委員会 公共料金等専門調査会
第92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92回）
議事次第

1. 日 時：令和8年2月18日（水）15：00～16：40

2. 場 所：消費者委員会会議室

3. 出席者：

（専門委員）

野村座長、後藤座長代理、城所委員、長尾委員、原委員、若林委員

（消費者委員会担当委員）

小野委員

（消費者庁）

茶谷参事官（公益通報・協働担当）

（事務局）

小林事務局長、吉田審議官、友行参事官、事務局担当者

4. 議 事：

1. 開会・事務連絡

2. 「一般乗用旅客自動車運送事業（東京都特別区・武三地区）の運賃の改定案」に関する公共
料金等専門調査会意見（案）について

3. 事務連絡・閉会

《 1. 開会・事務連絡 》

○友行参事官 本日は、お忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。

ただいまより「消費者委員会第92回公共料金等専門調査会」を開催いたします。

本日、野村座長をはじめ、その他委員の皆様がテレビ会議システムにて御出席となっております。御都合により、太田委員、郷野委員、柿沼委員が御欠席されております。

オブザーバーとして、消費者庁から公益通報・協働担当の茶谷参事官に会議室にて御参加いただいております。

本日、テレビ会議システムを活用して進行いたします。一般傍聴者にはオンラインにて傍聴いただき、報道関係者のみ会議室にて御参加いただいております。

議事録については後日公開いたします。

なお、配付資料につきましては、お手元の議事次第に記載しております。もし、不足の資料などがございましたら、事務局までお申し出くださいますようお願いいたします。

それでは、野村座長、以降の議事進行をよろしく願いいたします。

○野村座長 本日はよろしく願いいたします。

本日の進行についてですが、途中で私の回線が切れてしまった場合には、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することにしております。よろしく願いいたします。

《 2. 「一般乗用旅客自動車運送事業（東京都特別区・武三地区）の運賃の改定案」に関する公共料金等専門調査会意見（案）について 》

○野村座長 それでは、議事に入らせていただきます。

カメラ撮りはここまでとさせていただきます。よろしく願いいたします。

本日は、「『一般乗用旅客自動車運送事業（東京都特別区・武三地区）の運賃の改定案』に関する公共料金等専門調査会意見（案）」について御議論いただきます。

前回の専門調査会における委員の皆様からの御意見等を踏まえまして、事務局とも相談の上、資料1として意見案を準備しております。

それでは、最初に友行参事官から10分程度で御説明のほどお願いいたします。

○友行参事官 それでは、資料1を御覧いただけますでしょうか。「一般乗用旅客自動車運送事業（東京都特別区・武三地区）の運賃の改定案に関する公共料金等専門調査会意見」としております。

まず、最初のところでございます。専門調査会においては、令和8年1月9日付で消費者庁より付議を受けております。それについて、令和8年1月14日及び1月28日に、国土交通省及び東京ハイヤー・タクシー協会からのヒアリングを実施するなどといった形で調査審議を

行ったとしております。

調査審議の結果を踏まえた当専門調査会の、意見は以下のとおりであるとしております。
まず「1. 結論」でございます。

本改定案は、運賃の値上げを行うものであり、利用者に一定程度の負担を生じさせるものであるが、改定案の算定は、所定の算定方法に沿ってなされたものとして妥当であると認められる。

「2. 理由」でございます。

今回の調査審議の対象となる東京都特別区・武三地区でございますが、特措法におきまして準特定地域に指定されております。これらの地域における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などの基準に適合するものでなければならないということが同法の第16条第2項に定められております。

したがって、タクシー運賃の改定を行う場合は、国土交通省において原価の精査を行った上で、経営に必要な営業費などに適正な利潤を加えた総括原価を求め、総収入がそれと等しくなるように運賃水準を決定する総括原価方式に基づいて行われております。

本改定の改定率は10.14%となっており、改定内容は後ろの別紙のとおりとなっております。

国土交通省及びタクシー協会の説明によれば、タクシー運転手の労働環境の改善、ユーザーの利便性を高める投資、燃料費高騰への対応のためには、運賃改定が必要な状況にあるという資料が示されております。タクシー事業における費用の約7割は人件費が占めており、改定率10.14%のうち約7%が賃上げ等のタクシー運転手の労働環境改善に必要な費用増であるとの説明がございました。

国土交通省から示された総括原価方式により算定された結果によれば、原価計算対象事業者30社における令和6年度実績年とした平年度の査定額で総収入が約491億7200万円、運送原価は約540億5100万円であるところ、本改定案による運送収入の増加を反映させた総収入額は540億5100万円となっております。

なお、当専門調査会においては、調査審議の過程で、算定に係る審査基準や人件費の増加要因等に係る追加資料の提出を国土交通省に求め、説明を聴取したところでございます。

こうしたことから、本改定案は、令和4年に続き10%を超える運賃の値上げを行うものであり、利用者に一定程度負担を生じさせるものであるものの、総括原価方式により適切に算定されていることが確認されたことから、本改定案における値上げは妥当であると認められるとしております。

「3. 留意事項」でございます。

まず「(1) 運賃改定に関する丁寧な周知及び実施状況の把握」でございます。

本改定案は、令和4年度に行われた14.24%の値上げに続き、再び10%を超える値上げ率となっております。運転士数の増加やタクシーサービスの質を維持するための投資等によ

る運賃改定であるとの御説明がございましたが、昨今の物価上昇等といった経済社会状況を踏まえ、消費者としては近い将来再び値上げがなされるのではないかという不安が拭えないということがございます。タクシー業界の経営努力によりまして、多様なサービスが展開され、現代においてタクシーは消費者にとって重要な公共交通手段となっております。だからこそ、今後、いわゆるタクシー離れといった事態が生じないためにも、運賃改定に係る算定方法の透明性を一層高め、あらゆる角度から安全性、利便性、サービスの質を高めることを行いつつ、運賃体系や消費者に寄り添ったサービス提供の方策を中長期的に検討していくことが重要であると考えてしております。

その上で、本改定案は、改定率が10.14%と小さくないものであることから、消費者の理解、納得感を得るための丁寧な周知が必要と考えられます。国交省におかれては、今回の運賃改定がサービスの質、安全性の向上及びタクシー運転士の労働環境改善に資することについて、積極的な周知を行うべきであるとしております。また、タクシー業界におかれましても、利用者へ丁寧な情報提供、説明を行うべきであるとしております。

運賃制度について、距離制運賃制度に代表されるなど、利用者のニーズに応える形でイベント定額運賃や一括定額運賃など様々な運賃制度の導入により柔軟化が進められております。それについては、利便性の向上という点で評価できるとしてしております。

一方で、その料金の中に何が含まれるかなど、利用者にとって分かりづらい点もあることから、国土交通省におかれては、今回の運賃改定を含め、運賃制度について消費者に一層の周知を実施すべきであるとしております。

また、事業者は、上限運賃から下限までの運賃幅から選択する際、多くが上限運賃を選択するとの説明があったところではございますが、国交省におかれては、各事業者の運賃届出の結果によるタクシー運賃の値上げ状況を正確に把握し、また、本改定による運賃改定が消費者に与える影響について、フォローアップしていただきたいとおります。

「(2) 消費者のサービス利便性の確保・向上のための取組」でございます。

サービス利便性の確保・向上のための取組の一環については、DXでありますとか、訪日外国人観光客への増加への対応がなされていることが確認されました。こうした取組については、消費者の利便性向上のものとして評価できるとしてしております。また、アプリによる配車サービスの導入により、利用者にとっては、タクシー配車予約や乗車が容易になったなど、利便性が向上しているという説明もございました。一方で、アプリに関しては、乗車の際の配置場所の細かな特定が難しいといったことなどの御指摘もあり、アプリの使い勝手の向上については、消費者のニーズを十分に把握した上で、改善に努めるべきであるとしております。また、国交省におかれては、アプリ利用が難しい消費者が一定数いることも考えられることから、こうした消費者が取り残されることのないよう適切かつきめ細かな取組を行うべきであると考えております。

(3) サービスの質・安全性確保及びタクシー運転士の労働環境の改善」でございます。

サービスの質・安全性及びタクシー運転士の労働環境は、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となっております。

安全性については、ユニバーサルデザインタクシーの導入やドライブレコーダーの実装、タクシー運転士への安全に関する指導等により、事故件数の減少に努めているといった説明がございました。他方で、審議過程においては、人身事故の発生件数については減少傾向にあるものの、死亡者数は減少が見られない旨の指摘もございました。サービスの質・安全性確保に向けてのさらなる取組強化が求められております。その上で、国道交通省におかれては、今回の運賃改定の趣旨の一つである消費者の利便性向上のための様々な投資がどのようにサービスの質の向上・安全性の確保につながっているかについてフォローすべきであるとしております。

また、国交省の説明によれば、令和4年の運賃改定により、タクシー運転士は増加を続けているということもございました。国土交通省におかれては、今回の運賃改定後も、賃金引上げが適切に行われているかなど、労働環境の改善に適切に反映されているか、継続的に事業者の監視を行うべきであるとしております。

公共料金等専門調査会においては、留意事項の対応状況等について、必要に応じて国交省へのヒアリングを含めた事後検証を行うこととしております。

以上でございます。

○野村座長 御説明ありがとうございました。

そうしましたら、ここから残りの時間を意見交換に充てていきたいと思っております。約1時間半でございますので、チャットもしくは挙手で御発言される場合にはお知らせください。できる限りコメントする場合にはページ数と行数を明確にさせていただくと助かります。それでは、よろしくお願いいたします。

城所委員、よろしくお願いいたします。

○城所委員 城所です。よろしくお願いいたします。

私は、ちょっと留意事項が弱いかなと思っております。例えば、話の流れからすると(1)が今後の値上げを圧縮するための経営の不断の努力で、(2)が運賃制度の透明化、最後にやはり消費者への周知という感じがいいのかなと思っております。今の案だと、前も話題に出たのですけれども、周知すれば何をやってもいいのかという話になるのではないのかなと。周知するのは絶対条件です。しかし、それは最後で、その前に、値上げをすると消費者が困るので、継続的な値上がりにつながらないようにすることとか、あと、前回も太田委員が御質問されていましたが、総括原価主義を認めるとしても、例えば、各タクシー会社の選択に関して恣意性が入るようにもなっている点や、本当に公正報酬率が10%ぐらいというのが妥当な水準なのかということも含めて、規制制度を透明化するというのがあっていいのかなと。

その上で、大きな枠組みとしては、今回は仕方がないけれども、きちんと消費者にいろいろなことを周知してくださいねというのがいいの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。

それに関しまして、事務局から何か御意見ございましたら、よろしく願いいたします。

○友行参事官 ありがとうございます。

今のところでございますと、(1)のところを少し工夫したほうが良いというような御指摘だと受け止めました。

2ページ目の「本改定案は」という段落のところについてと、その下の「その上で」というところがそのまま周知の話とつながってきていますので、まずは、ここは少なくとも分けるという形の御指摘と受け止めておりますが、そのような形でよろしいでございますか。

○野村座長 城所委員、お願いいたします。

○城所委員 周知が重要でないと誤解を招かないようにしていただきたいのですが、周知というのは最後に言うべきではないかと思っています。最初の論点として周知しろというのはインパクトとして弱いのです。例えば(1)のところ、値上げというのはどうなのかと。今後も値上げするという不安が拭えないと書いてあるのであれば、経営の効率化による値上げの圧縮という話があってよくて、次の(2)で、運賃制度の透明化を述べて、そして最後にいろいろなことも含めて、ここで言うところ4ページの最後の段落で周知という話が出てくるのが良いのではないかと。

昨年のこの委員会でも議論があったJR東日本の値上げですが、今この駅に行っても大量のポスターが貼ってあります。周知されたところで値上げをするということは変わらないので、周知してくれたからって何ということですよ。もちろん周知が大前提でありますけれども、周知というのは第1段落目に持ってくる話ではないのではないですかということなのです。以上の論点を全て踏まえてちゃんと消費者に周知しなさいよというのは分かるのですが、今の案だと、取りあえず周知しろみたいになっていないですか。

○野村座長 分かりました。(1)のところに2ページから3ページにかけて周知すべきであるという言葉が出てまいります、それをちょっと抑制して、それは逆効果になっているので、最後のところで強調するべきだと解釈させてもらいました。1点目はそれでよろしいでしょうか。

○城所委員 そうですね。あとは皆さんのお考えによるのですけれども、値上げは消費者にとって望ましくないのだよというメッセージを最初に打ち出すべきなのではないかと思えます。

○野村座長 分かりました。経営努力で値上げ部分を圧縮できるように今後もすべきであるというメッセージを含めておいたほうがよいと。

○城所委員 そうですね。ただ、それは(1)の第1段落目にある程度書かれているので、見出しを変えて、(1)のところを運賃の値上げと運賃制度と周知に拡充して3分割するという感じですかね。

○野村座長 お願いいたします。

○友行参事官 城所委員の御指摘ありがとうございます。

3分割するということについては、経営の不断の努力のお話と、それから運賃制度の透明化をさらに高めるといふことと、周知の話といふことで承りました。

そして、皆様の御意見も伺いたいのは、周知の話についての場所であります。事務局といたしましては、まず納得感を得るような形できちんと丁寧な説明や周知が必要だといふことは、委員の先生方の間では大きな強い意見であったと認識しておりますので、ここに持ってきております。もし、位置は変えたほうがいいといふことであれば、その辺りについて委員の皆様方で決めていただければと思っております。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

城所委員、再度質問なのですが、(1)の中で周知という言葉を使わないほうがいいとおっしゃっているのか、要するに(3)のところへ持っていくべきだとおっしゃっているのか、(1)のところで不断の努力をすべきであつてといふのをまず置いて、透明化の話もここで(1)に含めて、その(1)の最後に周知すべきであるといふ流れにしたほうがよいといふことでしょうか。

○城所委員 私が考えたのは、(3)の後ろに周知という段落を作るということですが、周知をまとめて。

○野村座長 事務局、その可能性はいかがでしょうか。

○友行参事官 可能性といふのは、今の御整理ですと、例えば今、(1) (2) (3)の3つの構成になっておりますけれども、城所委員の御指摘は、今の(3)の後ろに(4)としてということでございますか。

○城所委員 (1)が経営の効率化で、(2)が運賃制度の効率化で、(3)がサービス利便性の確保・向上のための取組で、(4)が労働環境の改善で、(5)が消費者に対する徹底的な周知ということですが、あくまで私が考えただけなので、この点に関してはほかの方々の意見を聞いてください。

○友行参事官 承知しました。

○野村座長 ありがとうございます。

それでは、今の城所案として、5つの両括弧を作っていくということで、重要なのは、周知すべきであるといふ言葉を最後でまとめて出したほうがインパクトがあると私は理解しました。それに関しまして、また後ほど皆様から御意見いただきたいと思っております。

まず、原委員が手を挙げられておりますので、どうぞ御発言ください。

○原委員 ありがとうございます。発言させていただきます。

私も、留意点のところの(1) (2)で、1つ追加を御検討いただけないかと思つた。といふのは、先ほどの御意見にもありましたが、周知すればもうあとは値上げだといふふうにならないように、事前の周知も大事ですし、その後に至つても、できれば利用者の声をアンケートなどで拾い上げるとか、常にそういった取組はしていただいて、利用者への影響を考慮していただき、さらなるサービス向上や安全に向けて運転士の方々の社員

教育とか、研修に生かしてもらいたい。そういった試みを永続的にやってほしいのだというような内容をぜひ盛り込んでいただきたいと思います。

そういう意味では、今の流れに沿ってどこかに入れる、例えば(2)に加えるとかということが検討できればありがたいと思いました。

以上です。

○野村座長 この点に関しまして、事務局、御意見があればおっしゃってください。

○友行参事官 値上げの後の消費者の声を丁寧に拾ってほしいということにつきましては、今の意見(案)の3ページの(1)から続いているところの、3ページの行数で言いますと12行目から13行目、もしくは10行目から13行目のところに1つ、消費者の声を拾うという意味合いのことは記載しております。上限運賃から下限運賃まで選択することが可能であって、その実態を把握すること。それから、運賃の改定によって、それが消費者に与える影響についてフォローアップすべきだ。それは消費者の声を拾ってほしいということでもありまして、アンケートをするとか、やり方はそこまで書いていないですけれども、運賃改定が消費者にどのような影響を与えたか声を拾ってほしいというのはまず1か所ここに記載しております。

そして、もう一つにつきましては、今回、値上げの趣旨が、利用者の利便性改善のための投資が一つ理由であるということでございます。その結果がどうなっているかということにつきましては、(3)の項目からずっとつながっておりますところで、3ページ目の下のところから、国土交通省は、運賃改定の趣旨の一つである消費者の利便性の向上のための投資がどのように消費者にとってサービスの質の向上・安全性の確保につながっているかについてフォローアップすべきであるということございまして、そういった意味で、値上げした結果、運賃改定が消費者にどういう影響を与えているのか、それから、サービス改善のために投資しますといった様々な事柄が、具体的にどういうふうにその後、サービスの質の向上・安全性の確保につながっているのか、消費者の声を拾ってくれというようなことで記載しております。

もしこの書き方で少し弱いということであれば、もう少し強調するような書き方にすることは可能だと思います。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

原委員、いかがでしょうか。

○原委員 ありがとうございます。

当初拝読したところでは、ちょっと弱いかなという印象でしたので、ぜひその辺の利用者に添った形で踏まえるという点を強調していただけるとありがたいと思います。

○野村座長 分かりました。3ページの10行目から4行、それからその下の(3)のところに一応サービスのことを含めているのですが、先ほどの城所委員の御指摘がありましたとおり、周知すべきであるという言葉とどのように並べるか、書き換えるかというのはまだ確

定できませんが、考慮してまいります。

そうしましたら、ほかの委員の先生方から御意見を求めたいと思います。

長尾委員、よろしく願いいたします。

○長尾委員 長尾でございます。

御説明いただきましてありがとうございます。

先ほどの書く順序についての城所委員の御提案については、私は賛同して聞いていたというところがございます。

2ページの留意事項の(1)の書きぶりでやや気になったこととして、だからこそ今後、消費者による別の移動手段の選択、いわゆるタクシー離れといった事態が生じないためにも、透明性を高め、質を高め云々というところですが、問題意識としては、供給量の規制とか参入規制をやった上で、ほかに代替性があまりない状態をつくっておいて、値段を上げ過ぎるなということは今、審議しているのだと思いますので、ほかの移動手段に移ることを心配しているという理由づけがちょっとちぐはぐな印象があるということと、そもそもより優れた移動手段が現れて、参入もできて、それに消費者が移っていくこと自体はむしろ品質であったり、サービスの内容による競争が行われるということを何か懸念するみたいな理由づけに使うことに読めてしまうので、この部分というのがちょっと違和感のある表現かなと思ったところです。

○野村座長 2ページの28行目「だからこそ」という、ここでしょうか。

○長尾委員 そうですね。

○野村座長 ここから4行続くのですが。

○長尾委員 要するに、ほかに容易にタクシーに似たようなものの参入を今、認めていないわけで、別の代替手段、だから、そっちに流れることが心配だみたいな理由づけが非常に違和感があって、むしろほかに代わるものがないのに高くなってしまふところが消費者にとっては痛みなのだという問題意識で値上げの適正性を審議しているものと理解していたところがあるということが一つ。

あと、別のより優れたサービスが存在して、消費者が別の競争手段を選択していくこと自体は別に、むしろ規制がなければそういう状態になったわけですから、参入規制とかそういうものがなければ、だから、そのことが弊害であるとか懸念であるみたいな表現になっていること自体は政策的によろしくないのではないかなと。だから、理由づけが透明性を高めるべきだというのは、値上げの審査の透明性を高めるべきだというのはもう全面的に賛成なのですが、その理由づけのところ、ほかの手段に流れてはいけないだとか、タクシー離れが起きてはいけないとかいうのが非常にちぐはぐだという印象を受けましたということです。

○野村座長 分かりました。

事務局、御意見いただければ。

○友行参事官 御指摘はよく分かりました。

ここで記載したかったことは、少し補足させていただきますと、今、2回の審議の中で、現在タクシーがどういうふうに使われているかというような御説明がございました。例えば妊婦さんが使われていたりですとか、車椅子の方がそのまま車椅子で乗れるような形になっていたりですとか、あるいは、いろいろな交通手段がストップしてしまったときに、タクシーというものが駆けつけていって、別の代替手段になっていくというような形で利用されている。今、なくてはならない公共交通機関になっているというような御説明もございました。

そういった中で、どんどん値段が上がってしまうことによって、タクシー離れという表現がちょっとよくなかったのかなと思いますが、消費者が普通にタクシーを使えなくなってしまうということが起きないためにもという言い方のほうがよかったのかもしれないです。ですので、少し表現ぶりを変えて残したほうがいいのか、もしくはこのタクシー離れといった事態が生じないためにもというところを取ってしまったほうがいいのか、委員の先生方に御判断いただければと思います。タクシーは消費者にとり重要な公共交通機関となっていると。だからこそ、運賃改定による算定方法の透明性を一層高めていったほうにつなげてしまったほうが良いという御判断であればそういういたしますし、どうでしょうか。

○野村座長 ありがとうございます。

長尾委員、いかがでしょうか。

○長尾委員 なるほどそういう御趣旨でということですか、要はタクシーを使いたいけれども使えなくてバスをやむを得ず使うみたいな事態を招きかねないということ表現したかったのだという意味を伺って少し分かったのですけれども、このままの字面を見ると、非常に競争制限的なことに消費者委員会として賛同しているみたいな書きぶりに読めてしまう。なので、私は、最後におっしゃったような、公共的なサービスであるから価格水準の審査について透明性を高めるべきだとつながったほうが分かりやすいのではないかと個人的には思いました。

○野村座長 分かりました。悪循環に陥らないようにしたいという思いもあったということでこうなっているのので、先生の御意見も含めて書きぶりは変更させていただくということにしたいと思います。よろしいでしょうか。

○長尾委員 ありがとうございます。

○野村座長 了解しました。

そうしましたら、若林委員、よろしくお願ひいたします。

○若林委員 御説明どうもありがとうございました。

これまでのヒアリング等に出てきたような話を全て盛り込んでいただいたかなと思っておりまして、取りまとめもどうもありがとうございます。

実は、私は発言をお願いしますと書いたのですけれども、発言をしたかったところはまさに長尾委員がおっしゃったのと全く同じ一文でございまして、現代においてタクシーは

消費者により重要な公共手段となっているというふうに、サービスが多様化してそれを必要とする消費者がいると書いていながらも、その前の文章とのつなぎという意味でもちょっと矛盾するかなと思っていたところです。どうしてもそういうきめ細かなサービスが必要で使っている消費者がいるというようなニュアンスのことを言っている後で、文章だけ読むと、そういう消費者がほかの選択肢を選びますみたいなのが、ずっと読めないなと思いながらお聞きしていたのと、それから、長尾委員もおっしゃったようなことですが、あまりタクシー離れが起きるかどうかなどを委員会のほうで心配する必要はないかなとか、ちょっと目線が違うかなとも思ったところで、私は、いろいろな経営努力によってサービス展開がなされているから、重要な公共の手段となっているので、その料金水準というのは非常に消費者にとって大事なことなのだというようなところを間に挟んでいただいて、その後、改定に係る算定方法の透明性云々かんぬんというようなところにつなげていただくといいかなと思っておりました。これが1点目です。

2点目は簡単なというのでしょうか、単なる修文の域だと思うのですが、3ページ目の23行目の「さらに」という文章なのですが、「国土交通省は」という主語から始まって、次の文章につながりが悪いので、24行目の「適切かつきめ細かい取組を」の前に「国土交通省は」を入れていただくといいかなと。国土交通省は、アプリが難しい消費者が一定数いることも考えられという、日本語としてちょっとおかしいかなと思いましたので、修文をお願いしたい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。

2点目に関しましては、おっしゃったとおりにさせていただきたいと思います。

前段のところは、長尾委員の御指摘に加えて、文章の流れが矛盾しないように修文させていただきたいと思います。

事務局、それでオーケーでしょうか。

○友行参事官 承知しました。

○野村座長 若林委員もそれで御了解いただけるでしょうか。

○若林委員 ありがとうございます。

○野村座長 承知しました。

そうしましたら、ほかの委員の方から御意見を。

後藤委員、よろしく願いいたします。

○後藤座長代理 御説明ありがとうございました。

文章のところなのですが、「国土交通省はフォローアップすべきである」というところが何か所か出てきていたかと思いますが、もう少し踏み込んだ書き方にしてもよいかなと思いました。フォローアップというのが少し具体的なイメージが湧きづらいのかなとも思っていて、例えば、もう少し具体的に、(1)の最後のところ、「(2) 消費者のサービス利便性の確保・向上のための取組」のすぐ上のところですが、例えば消費

者に与える影響をできる限り定量的に把握して、例えば適宜事業者から消費者への情報提供を促していくなど、フォローアップの内容について具体的に記述ができるのではないかと思います。これが1点目です。

もう一点が、先ほどの周知という言葉が何度か出てまいりますので、これも周知の中身、周知が何を意味するかというところにもよってくるのかもしれないのですが、周知のためには値上げの合理的な理由であるとか、値上げはデメリットであるかと思っております。逆にメリットと共に伝えるべきという意味であればすんなり読めるのですが、これが単なる値上げ表明といったような捉え方になってしまうと、もう少し踏み込んだ書きぶりでもいいのかなと思います。文言の修正もありますし、報告書の中の構成を少し変更するという可能性も含めて、検討をいただければと思います。

あと1点、アプリの利用が難しい消費者に関して、(2)の一番最後のところで、アプリ利用が難しい消費者が一定数いるということも非常に重要なポイントかなと思っております。アプリの利用によって追加コストも発生しますので、そういった利便性を取るのか、コストとのバランス・見合いで、そのサービスを利用するかどうかという選択は消費者の側にあるかと思っております。あえて使えるけれども追加のコストがあるから使わないという選択肢もあると思っておりますし、逆に使いたいけれども使えないといった場合に不公平感が残る可能性があるのかなと思います。そういった意味で、アプリの利用の方法に関しては、実態がどのようになっているのか、使いたい人には使えるような形で説明があることが重要かなと思っております。

ですので、きめ細かい取組というところでそういった内容も入っているかと思っておりますけれども、アプリを使わない人がどういう人なのかというところが少し見えづらくなっている部分もあるかと思っておりますので、文章に大きな変更が必要ということではないのですが、いろいろな人がいる中でアプリ利用をなぜしないのか、なぜするのか、なぜ難しいのかといった実態も考慮の上での文章になっているとよいのかなと思います。ここを変えてほしいという要望ではありません。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

定量的にという、3ページの13行目辺り、フォローアップすべきであるというところにそういう具体性を入れていくというのは私も賛成ですが、事務局は後ほどそこがオーケーかどうか教えてください。

それから、周知していくときの消費者への影響、合理的な点、あるいはメリットというのは、ある程度サービス向上とか、消費者ではないのですが、ドライバーの運転手のところに関しては出されているのかなと思ったのですが、その関連性を明確に表記していくということで、改善できるかなと思いました。

最後のところのアプリの点は、3ページの23、24、25行目に書かれているところですが、アプリを使わない人、使えない人を具体化するのはいわゆる我々の仕事ではないような気がします。

ただ、ここの書きぶりとしては、取り残されることのないようにという、割と分かりやすい表記にしたとは思っているのですが、後藤委員、それはいかがでしょう。

○後藤座長代理 この部分自体は非常に重要なことを述べている箇所かと思しますので、特にこう変えたほうが良いというわけではないのですけれども、この一文を読むと、様々な状況が連想され、いろいろなパターンがある中で、それを含めて考慮した上での表現になっていると理解しました。私自身が、ここは少しいろいろなパターン・内容が含まれているのかなということで読ませていただきましたので、こう変えてほしいというものではありません。

○野村座長 分かりました。

今の3件に関して、事務局から何か御意見をお願いしたいと思います。

○友行参事官 最初のフォローアップすべきであるというところにつきましても、後藤委員の御提案も踏まえまして、どこまで書き込めるか、後で座長とも御相談したいと思っております。

それから、2番目の周知を行うべきであるということについては、御意見承りました。こちらについても書きぶりを御提案いただいております。値上げについての分かりやすい、かつ合理的な理由であったりとか、それによって消費者が受けるメリットなどについてということも、今も少し書いてはおりますけれども、加えられることがあるかどうか、座長などとも御相談したいと思っております。

それから、最後のところは、あまり追記して書くことが難しいかなというのは、座長からも御指摘があったかもしれませんが、同じような印象を持っております。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

後藤委員、いかがでしょう。

○後藤座長代理 ありがとうございます。

最後のところは、これから少し調査等もできるとよいというところで、特段今回の報告の中からどのように変更してほしいというものではありませんが、私自身といいますか、この委員会自体の問題意識として、どういう消費者がいて、どういう状況になっているのかということも念頭に置きながら検討していくべき課題であるということで述べさせていただきました。いろいろと申し上げましたが、特段ここについては変更等を求めるものではございません。

ありがとうございました。

○野村座長 了解いたしました。

今後も引き続き有識者に関心を持っていただくためには、今の御指摘のような点も重要かなと感じました。ありがとうございました。

そうしましたら、まだ御発言をいただいていない小野委員はいかがでしょう。よろしくお願いたします。

○小野委員 恐れ入ります。

これまで御意見が出ておりました、項目の追加とか並べ替えといった構成や修文について、そのような考え方もあるのだなと思いながら聞いておりました。それが率直なところなのですけれども、私自身は主に消費者の情報提供というところに関わって質問させていただいておりましたので、今回の意見書の留意事項では、例えば2ページから3ページにかけて、改定率が10.14%と小さくないものであることから、消費者の理解・納得感を得るための丁寧な周知が必要と続くわけですが、その記載の内容とか、全体の順番とか、特に違和感なく、私が申し上げた内容も反映していただいて、ありがたいなと思っておりました。

少し話題が変わってしまうかもしれませんが、先日の消費者委員会では、AI技術の利用と消費者問題に関する専門調査会が設置をされたところです。こうした技術を活用していくと、例えば乗車をしたときに支払額の目安とか、適用される割増し条件とかというのが、いろいろなアプリが苦手な方、あるいは外国の方にも直感的に理解できるような周知方法や表示の工夫ができるようになるのではないかと感じています。

特に私は大きな違和感はなく捉えていたということと、記載いただきたいなと思っていたことが反映されていたというようなことで、オブザーバー委員として意見を申し上げます。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

なかなか難しいAI技術のことを御指摘いただきましたが、今回はそこまで深掘りはできておりませんが、アプリの延長線で、国交省さんはじめ、事業者団体さんも、これから検討されていくに当たって、コスト上昇と利用者のメリットがバランスしているのかというところは、いろいろ御配慮いただくことになろうかと思いますので、そこを我々もまた視点を変えて、こういう問題に取り組むというような形になっていくのかということを感じました。

小野委員、それで大丈夫でしょうか。

○小野委員 結構でございます。ありがとうございます。

○野村座長 事務局も、その点に関しましては、特に今回はアプリというレベルでまとめているので問題ないかと思いますが、いかがでしょうか。

○友行参事官 特にコメントございません。

○野村座長 ありがとうございます。

先ほどの後藤委員と今の小野委員の将来へのメッセージということで、重要な御指摘をいただいたと受け止めました。

そうしましたら、最初の城所委員の構成を具体的にどういう順番でというのをもう一度城所委員から整理していただければでしょうか。

○城所委員 私が申し上げたのは、(1)で経営の効率化とか将来の値上げ幅の圧縮という値上げが基本的に望ましくないというメッセージを打ち出して、(2)は運賃制度の透明化、

その次がサービス利便性、今の（2）です。私が考えたのは、これが（3）になって、（4）がサービスの質と安全確保、タクシー運転士の労働環境の改善で、最後に消費者への徹底的な情報提供とフォローアップということです。

○野村座長 分かりました。

そうすると、1つ目が経営効率化と値上げ圧縮というような内容にウエートを置く、2つ目が運賃制度の透明化にウエートを置く、3つ目がサービスの利便性。すみません、4つ目をもう一度教えてください。

○城所委員 4つ目は、サービスの質・安全性確保、タクシー運転士の労働環境の改善、今の（3）です。

○野村座長 分かりました。最後に消費者への情報提供で周知をしていってくださいという並べ方。

○城所委員 あと最後に、先ほども意見が出ましたけれども、フォローアップです。ちゃんと消費者の声を聴いてというところが最後です。

○野村座長 分かりました。なので、後藤委員の定量的にということもここへ盛り込んでよろしいでしょうか。

○城所委員 ただ、5点の留意事項というのが多くないのかと言われたらそのとおりかもしれせん。

○野村座長 事務局、内容は今日の御意見をいただきながら変えると思うのですが、項目立てとして城所委員の御意見が反映できるかどうかというのを今分かる範囲でお知らせください。

○友行参事官 大丈夫だと思います。

○野村座長 了解いたしました。

○友行参事官 基本的には、今ここに記載されていることを生かして、あと少し具体的にコメントいただいたものを、それも加えてということであるかと思っておりますので、それであれば大丈夫だと思います。

○野村座長 了解いたしました。

そうしましたら、まだ挙手いただいている委員の先生方、長尾委員は継続して御発言をお願いできるでしょうか。

○長尾委員 構成のところは、城所委員の御提案に賛成しますということと、フォローアップに関連してになるのかもしれませんが、最後の4ページの事後検証を行うことについての2行がございますけれども、この表現が令和4年の改定のとくと少し違くと。令和4年のときは、留意事項の対応状況等について、運転規制全般についての不断の見直しの状況も含めて、今改定案による運賃改定実施後、検証に必要なデータ等が整う令和6年中に国土交通省へのヒアリングを含めた検証を行うというのが令和4年のときの表現でした。

それに比べますと、行うかどうかも不確定及び時期も不確定で、それからどのような検証を行うかも、内容とか対象も不確定ということで、少しトーンが全般に弱い表現になっ

ているので、何かここは意図があるのかというところですか。検証が精緻にされること自体は望ましいのではないかと個人的には思っているというところが一つです。

もう一つ、先ほどの並べ替えの話と少し関連するかもしれませんが、値上げ自体は基本的にはそんなに望ましいものではないというのは、先ほど城所委員からありましたけれども、それに関連するとすると、2ページの留意事項の直前の段落、「こうしたことから」の辺りです。今改定案は、一定程度の負担を生じさせるものであるものの、適切であるみたいな流れになっているのですが、これも令和4年のものであると、負担は小さくないと1回ちゃんと言い切ってから、しかし、これこれの要件を満たしたので値上げ自体は認められると。そういうことで、この文章のつくりについても、値上げ自体がそれなりに大きな影響があるものであるということをしちんと明確にする文章であるためには、一定程度の負担を生じさせるものであるものというつなげ方よりは、負担は小さくないものであるとちゃんと言い切った上で、しかし、認められると。諸般の事情で、人件費の高騰などで認められるということなのでしょうけれども、そこまで細かく書くかどうかは別として、そこはちゃんと言い分けたほうがよろしいし、負担が一定程度とかいう表現よりは、もう少し重いものであるというのが私の率直な印象です。

以上です。

○野村座長 分かりました。ありがとうございます。

2点ございました。4ページのところが令和4年の表現と比べると曖昧過ぎるので、時期ですとか、精緻にですとか、そういう言葉できちんともう少し丁寧に書いておくほうがよいということ。

それから、最初のところの一定程度の負担を生じさせるものであるかという1ページの17、18行目の文章はきちんと区切ってくださいという要望と受け取りました。

事務局の考えがあるようでしたらお知らせください。

○友行参事官 まず、最後のところのフォローアップ、事後検証を行うこととしたいというところなのですが、時期を前回は書いたということですが、通常は時期は書いておりません。必要に応じて国土交通省へのヒアリングを含めた事後研修を行うこととしたいというような書きぶりしておりますので、できればここはこのような表現にさせていただければと思っております。

それから、最初のところの「こうしたことから」のところなのですが、小さくないかということですが、これは具体的にはどういうふうに。

○長尾委員 それはたしか専門調査会でも恐らく城所委員からも御指摘があったのかなと思うのですが、令和4年に引き続いてなので、トータルで見るとかなりの大きな幅になっているということでもありますので、そんなに弱まったものとして表現されるべきではないのかなと私も思って聞いていたところでございます。

だから、前回の14%に比べると10%だから少ないとか、そのようなもので考えるものでもないという、そんな印象を持って、むしろ引き続きのことがどこかにちゃんと織り込ま

れて、それなりに大きいものだとは言っては何だから小さくないとさっき申し上げましたけれども、そういうところが何か表れてもよいのではないかということと、あと、さっきの事後検証の時期については、前回明言されたのは何か意味があったのかということと、時期が書いていない場合、必要に応じてのところをどのように拾い上げていくのかというのがやや不明確なような気もするのですが、それは誰がどのように必要に応じてを考えていくのかということもあります。

○野村座長 お願いいたします。

○友行参事官 まず、最初のところの「こうしたことから」のところにつきましては、大きい小さいと書くのか、もしくは留意事項のところを書いてありますように、14%、令和4年であって、再び10%を超えるというようなことで、利用者に負担を生じさせるというような書きぶり、事実を書くというのにはあり得るかなと思いました。なので、一定程度ではちょっと弱いという御指摘だと思われまので、そこはもう一度、パーセントの値上がり率を繰り返して書くというのにはあり得るかなと今、思っております。

それから、必要に応じてというのは、まさに専門調査会でありますとか、消費者委員会でありますとか、そこが様々な状況を勘案して、御判断いただくというものになっております。

○長尾委員 ありがとうございます。

最後のところに関して言うと、検証すべきだという発議をするにしたとしても、時期のめどというものはあることはとても有益だと思ったのですが、今回は時期が明記されたのは何か理由があるのですか。

○友行参事官 特段は聞いておりません。

○野村座長 今の2点に関しまして、ほかの委員からの御意見を頂戴したいと思いますが、いかがでしょうか。

○長尾委員 城所委員が手を挙げておられます。

○城所委員 今の長尾委員の御質問に関してなのですが、検証をきちんとするかどうかは別として、時期を書いていないとすると、誰がどのように検証するのですかということ、誰が発議するのかということが不明確です。

もう一点としては、検証が必要になったときに、国土交通省の側が拒否はできないのですかということです。今、長尾委員の御指摘にあったように、いついつまでにやりますというのが文章に残っていると、それが検証の足掛かりになると思います。それが書いていないとすると発議は誰がするのかという点と、文章に書いていないから検証はあくまで任意だとしたら、先方に拒否されるのではないかという点があるかと思うのですが、この点はどうかのでしょうか。

○野村座長 事務局、お願いいたします。

○友行参事官 発議というようなお言葉遣いでありましたけれども、それは先ほども申しましたように、専門調査会でありますとか、消費者委員会としてそのような御意見をまと

められたということであれば、フォローアップをしていきたいというような意見表明はできるということでございます。それは事実でございます。

その後は、これはやはり先方の相手方の協力も必要なことでありますので、その時期にデータがそろっているかでありますとか、そのときの様々な状況を勘案して、時期をいつにするかとかということが決められていくということだと理解しております。

○野村座長 いかがでしょうか。

○城所委員 追加なのですけれども、もう一点、長尾委員の御質問に対して答えていらっしやらない部分があるかと思うのです。前回書いて今回書かない理由は何ですかと。普通は書かないという話をされていましたが、普通書かないならいいのですけれども、前回書いて今回書かない理由というのは何かあるのですかというのが質問です。

○友行参事官 事務局でございます。

時期をいつまでというようなことは、必ずしもこのフォローアップをするときには必要なことではないと考えられます。必要に応じてということであれば、ここに記載した時期よりも早まる、遅まる、それからほかに適切な時期というものもあるかと思っておりますので、そこまで書く必要はないのではないかと考えており、そういったことから、通常はいつまでということはありません。

○城所委員 そうすると、前回それを書いた理由は何でしょうか。多分皆さんそこが知りたいのです。今の御説明が正しいとするならば、前回なぜそれを書いたのかというところが分からないのです。

○野村座長 すみません。私も当時の状況をあまり把握できていないというか、忘れているというか、値上げ率が非常に大きかったがゆえに書いていたのではないかという、本当に後づけのことで発言させてもらっていますが、入れたほうがよいということであれば検討したいと思っております。ただ、じゃあいつというのが確定できるでしょうか。ほかの委員の先生方も少しお知恵を貸していただければと思っております。

○城所委員 私は、書く書かないは別として、書く書かないの判断基準やルールが知りたいというところです。

○友行参事官 ルールということであれば、特にそれについてのルールはございません。

必要に応じて、事後検証を行うというようなことを記載するということが一つ意味のあることではございまして、時期をいつにするかということは、そんな大きな問題ではございません。

○野村座長 分かりました。

○長尾委員 長尾でございます。

どちらでもよいことであれば、時期があるということがその取組を促すということには一般につながりやすいのかなと、そういう合理性があるものだなとは思いますが、実際それに伴ってフォローアップに私、参加させていただいた記憶がございますので、どちらでも決まり事はないのであれば、書かないよりは書いてもよろしいのかなとは思いました。

○野村座長 その場合は、2年とかタームは何か。

○長尾委員 だからこそ、前回もしかしたら議事録にあるのかもしれませんが、2年というタームが出てきたということは、何か理由があったのだらうと推測しております。前回のとき、令和6年中とかなりはっきりさせたので、多分そこに合理性があったのかなと。

私、チャットに貼り付けましたけれども、資料がそろるのが2年後であるというふうに、一応その説明はされているかと思えます。

○野村座長 ありがとうございます。

事務局、ここの部分に関してもう一度可能性をお教えてください。

○友行参事官 この部分については、何らかの時期が書けるかどうかについては、持ち帰らせていただいてもよろしいですか。検討させていただいてもよろしいですか。

○野村座長 了解いたしました。

ありがとうございました。そうしましたら、ほかの観点も含めて御意見を頂戴したいと思えます。

では、若林委員、お願いいたします。

○若林委員 ありがとうございます。

私も、先ほど長尾委員がおっしゃった消費者への影響は大きいのだというようなことをきちんと分かるようにというのでしょうか、今よりも強調して書いていただくということには賛成です。今回も値上げ幅は結構大きいものですし、影響は非常に大きいと思えますので、それがはっきりと伝わるように書いていただくというのはいいかなと思っております。

それから、先ほどから出ていました、城所委員がおっしゃった構成の変更です。流れとしては私もそれでいいかなと思っております。ただ、これまでの議論で割と周知というのがきちんとできるということが重要だというような趣旨の御発言も多々あったかと思えますので、最後に付け足しみたいと思われるのと嫌なので、もうちょっと書きぶりを重めに書いていただくか、それが大変重要なのだと、最後に書いてあるけれども、それも重要なのだというようなことが伝わるような形で強調していただくとうよろし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した。

そこは事務局と工夫していきたいと思えますので、よろしくお願いいたします。

ほかに御意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

○友行参事官 事務局でございます。

城所委員は大丈夫ですか。

○城所委員 はい。

○野村座長 そうしましたら、全体的な構成を3分割から4もしくは5ということになるかと思えますが、そこは見直していきたいと思えます。

それから、時期を明確化するかという先ほどの長尾委員の御意見も、事務局のほうで再

考していただいた上で、意見書（案）を確定するという手続に入らせていただきたいと思います。

その点だけ、どのようになるかというのがまだ確定できないものですから、事務局、この点だけ、時期を入れるという可能性ができるものかどうかというのを明確にするのが今週中では厳しいでしょうか。

○友行参事官 事務局でございます。

情報収集したいと思いますけれども、例えば何年後を目途にとか、データのそろそろ時期とか、何か大きな環境変化がもしこの後あるのであれば、それを終わった後とか、その実態を確認いたしまして、業界の実態やデータの出そろそろ時期などを確認いたしまして、例えば何年後を目途にヒアリングを含めた事後検証を行うこととしたいというような書き方でよろしければ、そんなに時間がかからずに調整できるかと思いますが、いかがでございますか。

○野村座長 妥協案となってしまったような感じですが、長尾委員、いかがでしょうか。

○長尾委員 御検討いただきましてありがとうございます。そのように検討いただけたら、目途があるだけでも、その時期が来たときに、少なくとも検証するか否かも含めて検討する機会になるのかなと思います。

○野村座長 分かりました。ありがとうございます。

といいますのは、こういうふうにとちょっと弾力的にしておかないと、専門調査会がいろいろな業種について付議を受けて検討していくものですから、結構仕事量が増えてくるなというようなことも、ちょっと考え過ぎなのかもしれないけれども、我々はそれが役割ですからもちろんやっていきますが、ロジ回りを組んでいくのは結構大変になるかなという気もいたします。今の友行参事官の表現にしておくと、割と前後を調整してもらえそうな気がいたしました。

ほかの委員の先生方、どうでしょうか。今のような参事官のアイデアで書き込むという方向で調整させていただければと思っておりますが、よろしいでしょうか。

そうしましたら、友行参事官、御苦勞をかけますが、そのような表記で、今回ある程度明確にするということで、フィックスした時期は示さないけれどもということで、進めていただきたいと思います。

ほかの委員の先生方もそれで御了解いただけますでしょうか。もし反論がございましたら御発言ください。よろしいでしょうか。

長尾委員もよろしいでしょうか。

○長尾委員 ありがとうございます。

大丈夫です。私も、以前の議事録なども少し見てみたいと思いますが、目途という形での御検討も含めて、ありがとうございます。

○野村座長 それでは、今の点に関しまして、皆様から御了解いただけたということにしたいと思います。たくさん御指摘いただきましたので、再度、意見（案）の修正箇所、具

体的に示せないかもしれませんが、一定の方向性が見えてきましたので、事務局からもう一度整理ができるようでしたら、今、短時間で、ここをこうしていきますということを明確にさせていただいて、足りない部分、いやいやそうではないと、異なっているというような修正意見を後で委員の先生方からもらいたいのので、取りあえず今日の意見をたくさんいただきました点を整理して、こういう方向でということをお教えいただければと思います。

よろしく願いいたします。

○友行参事官 それでは、お手元の資料をもう一度御確認をお願いいたします。

1ページ目のところは、先ほどの結論のところがつながってくるかと思imasので、ここは同じ表現が入ると思imasので、少し飛ばしまして、2ページ目に参ります。

行数として、11行目でございます。「こうしたことから」のところであります。令和4年に続き10%を超える運賃の値上げを行うものであり、利用者に一定程度の負担を生じさせるものであるものというところの一定程度のところが少し弱いというような御指摘だったと思われmas。

したがいまして、ここを少し強調するような文言に換えるという御指摘をいただきました。内容につきましては座長と御相談したいと思っております。

それから、留意事項に参ります。全体の構成でございます。今のところ(1)から(5)までと御指摘いただいたと思っております。(1)につきましては、もし見出しをつけるのであれば、経営効率化に向けた不断の努力でありますとか、経営効率化の継続的な取組でありますとか、経営効率化に継続的に取り組んでほしいというようなことをまず最初に述べるということでありmas。

そして、そこに書く内容につきましては、2ページ目の23行目から始まっております「本改定は」といったことから始まりまして、消費者としては近い将来再び値上げがなされるのではないかと不安が拭えない。したがって、継続的に経営効率化の不断の取組をお願いしたいということを書いていくというふうに理解いたしました。

その次に、(2)といたしまして、運賃制度に係る透明性を高めることということ、見出しとしてはそういった意味合いと考えております。書く内容といたしましては、同じく2ページ目にありますように、27行目ぐらいからのところでありmasが、現代においてタクシー業界は経営努力により多様なサービスが展開されており、タクシーは消費者にとり重要な公共交通手段となっている。だからこそ、運賃改定に係る算定方法の透明性を一層高め、あらゆる角度から安全性、利便性等々、また、運賃体系や消費者に寄り添ったサービス提供の方策を中長期的に検討していくことが重要であると思えるというようなところにつなげていくということで、まず経営効率化の継続的な取組を求めたい。それから、算定要領を含めた運賃制度についての透明性を高める取組をお願いしたいということをお初にしっかり書くと御指摘いただいたと思っております。

それから、その次に、3ページ目に参りますと、今の括弧書きで言うと(2)に当たりま

す。15行目であります。消費者のサービス利便性確保・向上のための取組ということでございます。この段落につきましては、大きな修文はなかったと思っております。23行目の「国土交通省は」の位置を24行目に移すということは御指摘いただきました。

そして、後藤委員からアプリのことについて御指摘いただきました。適切かつきめ細かい取組を行うべきであるということについては、適切かつきめ細かい取組を行うためには、当然実態把握をしていただく必要があるということでありまして、使わない人がなぜ使わないのかといったこともきちんと把握した上で、きめ細かい取組を行っていただきたいと、そういう趣旨の御指摘だと理解いたしました。修文は必要ないという御指摘があったかと思っております。

続きまして、27行目に参ります。ここが(4)になります。サービスの質・安全性確保及びタクシー運転士の労働環境の改善ということで、29行目から始まる場所につきましては大きな修文はなく、4ページ目に参りまして、どのようにサービスの質の向上、安全性の確保につながっているかについて、ここもフォローアップすべきであるというような書きぶりになっておりますけれども、できるだけ、かつ可能な範囲で定量的に実態を把握してというような形でのフォローアップが必要だというような書きぶりにするという御指摘をいただいたと考えております。

それから、最後に(5)といたしまして、消費者に対する運賃改定に係る丁寧な周知というところでございます。実際に記載する文章といたしましては、現在の2ページ目の32行目から始まる場所、本改定案は非常に改定率が小さくないというようなところから始まりまして、消費者の理解・納得感を得るような丁寧な周知が必要だということでありまして、

少し周知する中身も書いてあるのですけれども、それに加えて、値上げの合理的な理由に係ることや、消費者のメリットなどについてもきちんと周知するということの御指摘をいただいたと思っております。

周知をすることの場所は、一番最後になりますけれども、これも別に最後に書いてあるからそんなに重きを置いていないということではなくて、少し現状よりも強調するような形、後藤委員から御指摘いただいて、値上げの合理的な理由でありますとか、消費者に与えるメリットなどについてもしっかりと周知すべきだということが加わりますので、若干強調はされるかなと思われま。

そういった内容の周知とともに、運賃制度の話や、上限運賃から下限運賃までの採用に係る実態の把握でありますとか、また、最後のところでは、現状の12行目でございますけれども、本改定案による運賃改定が消費者に与える影響について、できるだけ定量的に把握していき、場合によっては事業者からそれについて消費者への情報提供もするというようなことなどもあってもいいのではないかというようなことを書き加えることによって、周知の重要性みたいなものが強調されるのではないかと感じております。

一番最後、今で言いますと4ページ目の8行目のところの事後検証の話でございますが、ここについては少し実態を所管省庁などにも確認した上で、何年後を目途にヒアリングを

含めた事後研修を行うこととしたいというような文言を入れる方向で御議論いただいたと思っております。

全体としては以上のような形で、いただいた御意見は確認させていただいたかなと思っておりますが、いかがでしょうか。

○野村座長 ありがとうございます。

今の友行参事官の説明について、皆様、いかがでしょうか。

城所委員、どうぞ。

○城所委員 ありがとうございます。

1つ細かい点をお願いしたいのですけれども、(2)の運賃制度の透明化のところでも、もし可能でしたら、前回、太田委員が御質問されていた点を入れていただきたいなど。今日、太田委員がいらっしゃらないからあれですけれども、注でもいいかと思うのですが、公正報酬率を10%と想定しているのは高過ぎるというのは書けないとしても、公正報酬率が妥当なのかという意見があったとか、あとは各グループごとに国土交通省がサンプルを選んで、そのサンプルの経営状況を参考にして値上げ幅を決めているのだけれども、タクシー事業者の選定に恣意性が入るのではないかという指摘があったみたいなどころを残しておいていただけると、今後の助けになるのかなと思いました。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

事務局いかがでしょうか。

○友行参事官 今の最初の利潤率の話につきましては、今の意見(案)の中の脚注4のところに、運賃料金の認可の処理方針について、適正利潤の算定方法などについて、きちんと消費者に明らかになるように、また、なぜそれが10%なのかということを示してほしいということをここに記載しておりますので、適正利潤のところはそういう形かなと思っております。

それから、30社を選択することについて、恣意的になっていないかということについては、御指摘が確かにございました。それに対して国交省のほうから、標準的な事業者を選択していますと。あとは、車両数の規模感についても、全体とそろそろような形で選定していますということでありまして、懸念は示されたのですけれども、それに対しては、その懸念がないように対応していますというようなやり取りがございました。それを踏まえてもまだ懸念があるということを書いたほうがよろしいでございませうか。

○野村座長 城所委員、どうぞ。

○城所委員 そうですね。結局国土交通省が選んでいるわけですから、恣意性が入らない仕組みではないと。なので、注とか何かに書いておいていただいたほうがいいのかと思いました。

あと、先ほどの公正報酬率が高過ぎるのではという指摘と注4というのは結構離れているような気がしていて、注4を読んでも、さっき私が申し上げたようなことはなかなか想像

できないのではないかなと思ったのです。議事録を一緒に読んでくれたら分かるのでしょうか。

○野村座長 ありがとうございます。

おっしゃるとおりだなとは思いますが、私は参事官の御意見でクリアできているように思います。

それから、選定の基準の資料、国交省さんの御説明も私はうなずけたのですが、選定の手法を我々が代替案を出せるかというところちょっと難しいようにも思いましたので、これを再度脚注でもう一回書き直すというのは、私はなかなか難しいのではないかと感じております。

ただ、城所委員の、議事録での御発言、太田委員からの発言も議事録には残っておりますのでということで対応させていただければなと思っておりますが、長尾委員、それに関してまた御意見いただけるようであればお願いします。

○長尾委員 私もそこは集中的に審議がされたのだと。利潤率、規制利潤ですね。令和4年の当時も多分それに関する質疑応答があったりして、委員の構成は違うのかもしれませんが、委員の中ではそれなりに関心の高いところであって、注4のところに10%という数字が入ることであってもよい。

それから、ここも妥当性を検討すべきだという趣旨にはなっていないで、分かりやすく説明すべきだというものに全てまとめられているところがあって、そこが御発言されたところとちょっと違うのだらうなと思っております。

○野村座長 そうしますと、城所委員と長尾委員の御意見を受けて、2ページの脚注4のところをもう少し批判的意見が専門調査会で出たというふうに、10%の数字を入れるかどうかは別にして、そういう表記にしたほうがよいという御意見を承ったと考えておりますので、事務局、それは修文可能でしょうか。

○友行参事官 事務局でございます。

少しそういうニュアンスが出るような形で検討させていただいてもよろしいですか。座長と御相談させていただいてもよろしいですか。

○野村座長 長尾委員、城所委員、すみませんがそのような方向で注記する方向で対応させていただきたいと思っております。

○城所委員 ありがとうございます。

○長尾委員 ありがとうございます。

あともう一点、本当に非常に細かいことですが、先ほど友行様がまとめてくださった中で、2ページの「こうしたことから」のところの一定程度の負担のところの表現を少しインパクトを強めるということを御検討くださること、ありがとうございます。

もう一つ加えまして、表示させるものであるということ、文をきちんと分けていただいたほうがいいのかなど。「ものの」でつなげないで、違う内容のものをつなげないほうがいいのかなど。負担の大きい話と妥当である話はかちつと分けていただくといいかなと

いうのを、繰り返して申し訳ございません。お願いいたします。

○野村座長　なので、私、先ほど1ページのほうを言いましたが、同じことですね。

○長尾委員　文を分けるのところが先ほどまとめに入っていなかったと思いますので、お願いします。

○野村座長　分かりました。なので、1ページの結論部分も分けたほうがよいと理解してよろしいですか。1ページの17、18行目のところも同じ内容であると思いますので、ここも分けて一旦強調しておいてということで、2ページの今、御指摘いただいている「こうしたことから」という11行目もそうしてくださいという御要望と受け止めました。ありがとうございます。

事務局は、これは問題ないかと思しますので、お願いいたします。

ほかの点に関しまして、御意見がまだあるようでしたら。

原委員、お願いいたします。

○原委員　ありがとうございます。

順番はこちらで了解いたしました。

5番目の項目になりますけれども、評価とかフォローアップについて、先ほど申し上げたように、この部分で利用者の声を収集したり分析するということも重要であるというようなことが書き添えられているとありがたいなと思いました。

以上です。

○野村座長　最後の（5）を作ったところに。

○原委員　利用者、消費者の声を収集・分析するということが重要であるというような意味合いを加えていただければと。

○野村座長　事務局、この点に関しまして大丈夫ですね。

○友行参事官　はい。フォローアップの一環の中でいろいろなやり方があるかと思いますが、定量的に拾っていく中で、消費者の声を拾っていくというようなこともやっていただきたいという御趣旨と理解しました。承知いたしました。

○原委員　よろしくお願いいたします。

○野村座長　ほかにございますでしょうか。

長尾委員、大丈夫ですか。お手を挙げておられるのは。

○長尾委員　失礼しました。大丈夫です。

○野村座長　城所委員も大丈夫ですね。

そうしましたら、この方向で修正していくということで、ベース部分は大きくは変えないと。ただ、項目は5つに増やすという方向で対応させていただきたいと思います。

脚注4も、やや厳しめに書くということを最後に御指摘いただいたので、そこは事務局と相談させていただきますが、私の責任でそこは修正させていただきたいと思います。

それでは、ちょっと複雑な変更点があったので分かりにくかったかもしれませんが、基本的にはお認めいただいたと。結論部分では、長尾委員が最後にも御指摘いただいた箇所

と併せて、2文に分けて表記するというようにさせていただきたいと思ひます。

日本語がきちんと整うように修文していきたく思ひますが、それも私が事務局と相談の上で、私の責任で最後は修正意見（案）をもう一回書き直したいということで、お願いしたいと思ひます。それを当専門調査会における最終の意見としてまとめさせていただいたということで、後日、消費者委員会の本会議で報告させていただきたいと思ひますが、よろしいでしょうか。

チャットで、もしよろしければ御意向をお教へください。

逆に、賛成できないということであれば、御発言していただいて結構でございます。

ありがとうございます。事務局、全員賛成しておられるかを御確認ください。

○友行参事官 賛成ということで確認いたしました。

○野村座長 ありがとうございます。

ここまでいろいろな資料を見ながら、この意見（案）を作成してまいりました。これで終わったわけではございませんし、技術的な車両本体に関しましても、アプリに関しましても、まだ消費者に与える影響はこれから出てくるかと思ひます。時期は明確化できませんが、ある一定の目途の中でフォローアップすることになるかと思ひますので、また委員からの御協力も得たいと思っております。ありがとうございます。

それでは、最後に事務局から事務連絡ということでお願いしたいと思ひます。

《 3. 事務連絡・閉会 》

○友行参事官 本日も、長時間にわたりまして御議論いただきまして、誠にありがとうございます。

次回の詳細につきましては、改めて事務局より御連絡させていただきます。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

事務局には御苦勞をまだおかけしますが、よろしくお願ひいたします。

それでは、本日の第92回「公共料金等専門調査会」、これにて閉会とさせていただきますと思ひます。

お忙しい中、年度末ではございますが、御協力いただきましたことを感謝しております。ありがとうございます。