

消費者委員会 公共料金等専門調査会
第65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65回）
議事次第

1. 日 時：令和4年8月8日（月）10:00～12:05

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、坪田委員、寺田委員、
長田委員

（消費者委員会担当委員）

星野委員

【説明者】

（国土交通省）

自動車局旅客課森哲也課長、自動車局旅客課梅田智タクシー事業活性化調整官
関東運輸局自動車交通部内田忠宏部長

（一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会）

川鍋一朗会長、佐藤雅一副会長、西澤明洋経営委員長

（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）東京都特別区・武三地区のタクシー運賃改定手続きについて

（3）（一社）東京ハイヤー・タクシー協会へのヒアリングについて

（4）閉会

< 1. 開会 >

○友行参事官 それでは、定刻となりました。皆様、本日はお忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。

ただいまから、第65回「公共料金等専門調査会」を開催いたします。

なお、事務局で人事異動がございました。8月1日付で、前任の渡辺に代わり岡本が大臣官房審議官として着任しております。一言御挨拶申し上げます。

○岡本審議官 おはようございます。

8月1日付で消費者委員会担当の審議官となりました岡本です。よろしく願いいたします。

30年ほど前に経済企画庁の物価局というところに入りまして、その当時、公共料金の改定、あるいは公共料金の情報公開などをさせていただきました。それ以来30年ぶりということです。

よろしく願いいたします。

○友行参事官 なお、7月1日付で、前任の太田に代わり、私、友行が参事官として着任いたしました。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、坪田委員が会議室にて御出席、大石委員が御欠席、野村座長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ございます。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。

なお、本日はテレビ会議システムを活用しての開催となります。議事録については、後日、公開することといたします。

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、御発言いただく際はマイクをミュートの状態にさせていただきますようお願いいたします。

御発言の際は、あらかじめチャットでお知らせください。座長に御確認いただき、発言者を指名していただきます。指名された方は、マイクのミュートを解除して、冒頭でお名前をおっしゃっていただき、御発言をお願いいたします。御発言の際、配付資料を参照する場合は、該当ページも併せてお知らせくださいますようお願い申し上げます。また、御発言の際には、可能であればカメラのマークをオンにいただきたら、どなたがお話しになっているか分かりやすくなりますので、御協力をお願い申し上げます。

音声聞き取りづらい場合には、チャットで「聞こえない」などと記入していただき、お知らせいただく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お願い申し上げます。

○野村座長 おはようございます。

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た場合には、事務局に進行をお願いいたします。

< 2. 東京都特別区・武三地区のタクシー運賃改定手続きについて >

それでは、議事に入らせていただきます。

本日は、東京都特別区・武三地区のタクシー運賃改定手続きについて御議論いただきます。

東京都特別区に関わるタクシー事業者の基本運賃の新規設定又は変更は、物価問題に関する関係閣僚会議に付議する公共料金等となっております。

付議するにあたり、本日の参考資料1としてお示ししておりますとおり、消費者庁より消費者委員会の意見を求められております。

そこで、まず国土交通省から東京のタクシー運賃改定について御説明いただきたいと思います。

本日は、国土交通省から、自動車局旅客課森哲也課長、自動車局旅客課梅田智タクシ事業活性化調整官、関東運輸局自動車交通部内田忠宏部長にお越しいただいております。

御多忙のところ審議に御協力くださり、ありがとうございます。

それでは、20分程度で御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○国土交通省森自動車局旅客課長 おはようございます。国土交通省自動車局旅客課長の森でございます。

本日は、タクシーの運賃改定について御審議の時間をいただきまして、ありがとうございます。

それでは、私のほうから、お手元の資料1「東京のタクシー運賃改定について」に基づきまして、簡単に、タクシーの運賃制度、現在のタクシーのサービスの状況、それから今回の運賃改定の内容について御説明いたします。

お聞きしたところ、前回御審議いただいた先生方が多く残っておられるということですので、一般的な制度の説明はさらっといたします。

まず、タクシーの運賃ですけれども、2ページの真ん中の表を見ていただきます

と、現行の運賃幅はA、B、C、Dと、一番料金の安いD運賃から一番料金の高い上限運賃のA運賃まで、4種類を東京特別区及び武三地区の運賃として設定しているところであります。

②はこれまでの運賃幅の変遷ということで、大きな変動は、平成29年、初乗り運賃を2キロから約1キロに縮めたことで、初乗り運賃が730円から410円、安いものでは700円から380円に下がっているということでございます。

令和元年は、消費税が8%から10%に上がったときに、一律の消費税分の値上げということで、若干上げております。

3ページ、全国のタクシー運賃につきましては、運賃ブロックということで100地域を定めております。現在、100地域でありますけれども、間もなく愛媛県内の一つのブロックを分割する予定がありまして、8月15日から101になる予定ですが、現在は100でございます。

4ページ、運賃幅の改定の手続ですけれども、まず、①上げたい事業者が運賃改定の申請をしてきます。3か月間、当該ブロックの他の事業者の意向を聞く期間を設けて、車両数ベースで7割の申請があった場合に手続を開始します。

②運賃ブロックの法人の中から、一般的な事業者を抽出して、収支の平均が赤字であるかどうかを審査しまして、運賃改定の手続に入るかどうかを決めます。

③運賃改定の手続に入ると決めた場合には、次に運賃改定率を審査する必要がありますので、原価計算対象事業者と言っていますけれども、10社～30社程度抽出して原価を求めて、総収入との比較で運賃改定率を算出いたします。

④が本日の手続ですけれども、先ほど座長からもお話がありましたように、物価関係の閣僚会議に諮る案件ですので、その前提として消費者委員会で本日御議論いただいているということでございます。

消費者委員会及び関係閣僚会議が終わったら、その後、公定幅運賃ということで、先ほどのA、B、C、Dの4段階の運賃幅を作成いたしまして、それを公示する。実際のそれぞれのタクシー事業者は、A、B、C、Dの中から選び、それを申請して、運賃として認可される。

この先スムーズにいった場合には、新しい運賃の施行は11月頃を予定しております。

5ページ、タクシーの運賃幅の算定方法を参考までに書いています。非常に明確でして、右側の青いところの営業費、いわゆるコストに適正な利潤を乗せたものと、運送収入がバランスするようという考え方で運賃を決めております。

次の項目ですけれども、7ページに飛んでいただきまして、今回の運賃改定の背景にあるものとして、いろいろな要因がありますけれども、一つ、今のコストの状況を簡単に御説明します。

7ページの真ん中辺り、平成20年度の各項目と令和元年度の各項目の比較を載せ

ております。特に(2)費用です。運転者の人件費で12.0%増、一般管理費で18.6%増、車両の購入費を中心とする車両費で10.5%増、燃料油脂費ですけれども、今の目の前の燃料代は非常に高騰しているわけですが、平成20年度との比較でいいますと車両の燃費性能の向上でコストとしては27.6%減という状況です。その他、アプリ手数料等が入って81.7%の増、このような状況でございます。

8ページですが、タクシーのいろいろなサービスも順次改善してきておりまして、この2~3年のうちに新たにできたサービスについて簡単に御紹介します。

まず左端、事前確定運賃ですが、特に知らない土地に行ったときなどに、タクシーに乗って幾らかかるのだろうというの若干心配になる。これは配車アプリを使うことによって、あらかじめメーター料金でほぼ推定される運賃を表示して、お客さまに事前にこの運賃ならばいいと承諾を得た上で運賃を確定して乗っていただくという運賃制度であります。

2番目の一括定額運賃はいわゆる回数券的なものでございまして、同じ区間を何回も乗られる方、10回分の回数券、例えばここにサービス例として上がっているのは、9回分の運賃で10回分の回数券になる。若干割引が利いていて、同じ区間を定額で乗られる方向けの運賃制度です。

③は相乗りタクシーでございまして、下の利用イメージのところに出ていますけれども、Aさんがまずタクシーに乗っていて、途中からBさんも乗ってくる。Bさんが途中で降りて、最終的にAさんはもともとの目的地に行くわけですがけれども、座席が空いているものですから、そこに違う人も乗ってくる。その分、それぞれについては通常1人で乗るよりも安い運賃で乗れるという相乗りタクシー制度が存在しております。

それでは、今回の東京特別区・武三地区の運賃改定の内容について御説明します。

10ページですが、今回の改定率は14.24%を考えております。

内容といたしまして、初乗り運賃を420円から500円に上げる。加算運賃もそれぞれ233メートル当たり80円上がっていたものを、255メートル当たり100円という形で上げることを考えております。

改定率14.24%の内訳ですけれども、今後のサービス改善のための投資で約3%、乗務員の労働環境の改善で約8%、燃料費高騰等に伴う費用増で約3%等を主たる要因として、14.24%ということで考えております。

改定後の運賃の見込みでございまして、初乗りは500円ということでワンコインを維持しておりますけれども、乗車距離に応じた改定後の主な運賃の例として、真ん中の3.9キロが東京の平均的な乗車距離であると言われておりますが、東京駅~四ツ谷駅間で約140円上がるといったイメージになります。

11ページは、今回の運賃改定の詳細な新旧の運賃の比較でございます。

私からは以上でございます。ありがとうございました。

○野村座長 ありがとうございます。

資料について御説明をいただきました。

< 3. (一社) 東京ハイヤー・タクシー協会へのヒアリングについて >

続きまして、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会へのヒアリングに移りたいと思います。

本日は、一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会から、川鍋一朗会長、佐藤雅一副会長、西澤明洋経営委員長にお越しいただいております。

御多忙のところ審議に御協力くださり、ありがとうございます。

それでは、30分程度で御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○東京ハイヤー・タクシー協会川鍋会長 ただいま御紹介いただきました東京ハイヤー・タクシー協会の川鍋でございます。

皆様、本日はこのような機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

それから、日頃よりタクシーに御乗車いただきまして、誠にありがとうございます。

私の説明は資料2「おかげさまで110周年『タクシーの進化』への取組」というものと、あとリモートの委員の皆様には郵送されているのではないかと思いますけれども、『東京のタクシー2022 Taxi of Tokyo』という冊子を引用しながらお話しさせていただきますので、何とぞよろしくお願いいたします。

この冊子は、我々東京ハイヤー・タクシー協会が出している冊子でして、ホームページにPDFも載っております。毎年非常に気合いを入れて作っております。全くタクシーを知らない方にも分かりやすいという形で、毎年きちんとアップデートしながらやっておりますので、今後もタクシーのことについてはこちらを御参考いただくと幸いに存じます。

正に題名に書きましたとおり、110周年を迎えております。実は8月5日、3日前がタクシーの日と制定されておまして、日本で初めてタクシーが始まった日になります。有楽町でイベントをさせていただいて、たまたま通りかかった方もいらっしゃるようで、ありがとうございました。

始まったのは大正元年、ちょうど明治天皇が崩御された年になります。

1ページ目を開けていただくと、当時のタクシーT型フォード、そしてタクシー自働車株式会社というのが最初のタクシー会社だったようです。

このさまは『Taxi of Tokyo』の冊子をぱっと開いていただいたページにも載っております。1台の車、1人の乗務員でお客様をお送りする。110年前は自動車自体が珍しい、ハイテクな産業でした。この珍しい値段が高いものを、タクシーメー

ターをつけて、時間貸し、距離貸しで走ろうというのがタクシーの始まりでございます。

以来、モータリゼーションの時流に乗りまして、おかげさまでタクシーはどんどん大きくなって、もちろん戦中はそもそも燃料自体がなくて大変な時期を経て、そして戦後、さらなる発展を遂げさせていただいております。

この冊子のほうのページでは、我々の東京ハイヤー・タクシー協会が設立されたのが昭和35年、1960年ということで、今から62年前になります。

その後、東京オリンピックのときに、東京のタクシーは台数も整備して非常に増やしました。その前後で個人タクシーという制度も生まれました。そして、東京のタクシーは東京オリンピックのときに自動ドアをつけて、これが今でも世界的にも珍しいタクシーの自動ドアのスタート地点になります。

私自身の会社、日本交通という東京を主にした会社なのですが、当時の資料が会社に残ってしまっていて、当時のオリンピック委員会の委員長から、ハイヤーとかタクシーとか日本はすばらしいねと。自動ドアもついていて最新だということで、表彰いただいた歴史が残っております。

以来、100年以上が過ぎて、私の資料の2ページを御覧いただきますと、東京オリンピックが昨年無事にコロナ禍の中でも開催されたわけですが、これの招致のとき、皆様覚えていらっしゃるでしょうか。非常に有名な滝川クリステルさんが「おもてなし」とやった招致委員会でのスピーチ。これもユーチューブとかにたくさん載っております。2013年でした。

このときに滝川さんに言っていたのが、「世界各国の旅行者7万5千人への最新のアンケートでも、東京は世界一安全な街、と名指されました。他にも東京をナンバーワンに選んでくれたのは、公共交通機関も世界一しっかりしていて、世界一街中が清潔とも、その上、タクシーの運転手さんも世界一、親切だと。」ということで、東京の魅力の一つとして、タクシーの親切さ、これはトリップアドバイザーというサイトのアンケートになります。これを聞いて我々タクシー業界も非常に盛り上がり、なおかつ、東京オリンピックに向けて、今、東京の半分はワゴン型、車椅子の乗るUDタクシーを一生懸命整備しようという一致団結する源がこの辺りになっております。我々は非常にうれしくて、士気が上がりました。

実際に東京オリンピックでもたくさんの車両を、組織委員会からの運行の依頼を受け、世界各国のVIPをハイヤー、そしてタクシーで運行させていただいて、これもまた前回のオリンピック同様、大変すばらしかったということで表彰もいただいております。ありがとうございました。

私の資料の3ページ、4ページに、平成19年、すなわち15年前の直近の運賃改定から我々が何をやってきたかということが年表でまとまっております。これは細かいので後で見ていただきたいのですが、5ページから私が一つ一つ説明をさせていた

だきたいと思っております。

我々は、タクシーの進化を標榜しております。私自身、8年前から東京・ハイヤー・タクシー協会の会長をやらせていただいております。当時、私の父と同じ、私より30年上の日の丸の富田会長からバトンタッチを受けたとき、私は44歳でした。こういう古い業界の協会長が44歳というのは非常に珍しいのです。それでもなぜ私が指名されたかというのは、恐らく東京のタクシーはまだまだポテンシャルがあるのだけれども、まだまだ花開いていないので、それを若い力で推し進めよと富田会長にも言われ、以来、進化をキーワードにやってきました。

先ほど国交省の資料の中にタクシーの進化と書いてあって非常にうれしかったのですけれども、その進化の内容を御説明させていただきたいと思います。

5ページ目を御覧いただきたいと思います。いきなり地味なのですけれども、ドライブレコーダーが今は東京中、全車両についております。99.7%です。

前回、15年前と比較して50%以上増えております。テクノロジーが進化して、より安くなって、しかも最初のうちのドライブレコーダーは前しか映らなかったのです。しかも、事故を起こしたときに、その揺れとかをトリガーに、事故が起きたときの何秒かしか画像が残らなかったのです。当時はまだSDカードとかも容量が少なかったのです。

それが最近はどんどん容量も増え、リアルタイムで画像をサーバーに送るような進化を遂げていて、当然後ろの画像も撮れますし、社内の画像も撮れます。これによって、実際に事故が起きたときの事後処理のみならず、画像を活用して安全を確保するということをやっております。

今は第7波であれですけれども、最近、意外とわーっと皆さん盛り上がって飲まれる方が多くて、しかも気候もよくなって、路上に寝ていらっしゃる方が増えて、これが非常に危ないのですけれども、ドライブレコーダーで危なかったシーンとかをみんなで共有して、こういうことに気をつけようというのを乗務員の教育に使っております。非常に効果的なのです。気をつけろと言うだけではなくて、画像で見せるということが非常に効果的になっております。

さらに、健康診断です。残念ながらタクシー乗務員の平均年齢は他の産業に比べて高いのです。今、東京で58歳ぐらいです。60代、70代の運転手もおります。もちろん年2回の健康診断とともに、最近は脳ドック、ストレスチェック等を活用して、脳MRIとか、非常に値段が高いのですけれども、いろいろな補助金も頂きながら、どんどん事故の防止に取り組んでおります。もちろん睡眠時無呼吸があるとCPAPをやらせたり、非常にしっかりと一人一人の健康を管理しております。

その人の健康管理だけだと、そうはいつでもということがありますので、今、東京の半分まで普及したジャパントクシー車両を積極的に導入するというのを一生懸命急いでおります。なぜかという、あれは衝突防止ブレーキがついているの

です。トヨタさんのSafety Senseというものです。これもマイナーチェンジを繰り返して、だんだんバージョンも上がっています。実際にジャパントクシー車両になると、いわゆる衝突が半減するのです。頑張り過ぎて眠くてうとうとして前にかしやんというのがタクシーの事故の一つの類型としてありますので、それが半減している。健康管理とともにテクノロジーの力、特に自動運転機能の力を借りるというものを大事にしております。

こういった取組によって、人身事故の件数は平成19年、15年前の運賃改定の時よりも半減しております。半減と書いてあるのですけれども、本当はもう少し削減されています。こちらデータがあります。ジャパントクシーはまだ半分ですので、全部になればさらに減ることは間違いないと。これが我々のサービスの一丁目一番地、安全でございます。

続きまして、6ページを御覧ください。車椅子対応だということを申し上げました。車椅子で乗り降りするのにスロープを出したり、ちょっと時間かかって大変なのですけれども、それでも東京中の半分の車両がユニバーサルデザインで車椅子が乗る。こういう状況はオリンピックがなければ恐らくなかったのだと思います。オリンピックで残念ながら海外の車椅子の方をとというのはあまり力を発揮しませんでした。それでもパラリンピックのときにしっかりと力を発揮して、なおかつ、これが公共のインフラとしては非常に整備されている。

例えば10年ぐらい前に車椅子対応の車両を何台に増やすと掲げていた目標をどんどん上方修正し続けております。

さらに車だけでは駄目で、ユニバーサルドライバー研修というものを取り入れておりまして、6万4000人が受講と書いてありますけれども、今、東京の武三地区のタクシー乗務員は6万人いないのです。累計ですから、辞めてしまう人ももちろんいます。ただし今、タクシーの免許を取るのに必ず受けなければならない研修に組み込まれておりますので、今以降の乗務員は全員、ユニバーサルドライバーということになりますし、今や東京のタクシー乗務員のほとんどがユニバーサルドライバー研修を受けていることになります。

毛色は違うのですが、マタニティ・タクシーです。冊子の29ページを開けていただきますと、陣痛タクシーとかマタニティ・タクシーとかいろいろ呼び方はあるのですが、2012年から始まりまして、要するにタクシーの無線センターに出生予定日を御登録いただくのです。そうすると、その出生予定日の前後1か月間は最優先でその方の電話に配車します。

驚きなのですけれども、都内の妊婦さんの7割の方は、どこかのタクシー会社のマタニティ・タクシーに登録されているのです。実際出動するのは2割、それでも東京の赤ちゃんの2割はタクシーで病院に行って生まれているのです。使われない方も、安心感なのです。旦那様が夜いらっしゃらないとかお酒を飲まれてしまって

いるとかで、車で運べないときに陣痛タクシーが最速で来てくれる。これは産婦人科の先生方からも非常に評判が高く、また、東京消防庁からも救急車の出動を減らしたということで表彰もいただいております。

これはタクシーの網羅性、迅速性を生かした社会貢献として非常にうまくワークしている一つの事例だと思います。

その他にも観光タクシーとかケアタクシーといった付加型サービスのタクシーを様々展開しているのですが、これができる理由が、新卒とか女性ドライバーを今、非常に積極的に採用しております。

26ページを御覧ください。非常に大事なところでして、少なくとも武三地区でタクシーにお乗りいただいたときに、最近、若い男性、そして女性に当たることがありませんでしょうか。新卒、大学を卒業してタクシードライバーになるというのが毎年1,000人以上入ってきております。これが業界の若返り、そして、こうしたサービス向上、それから後ほど説明させていただきますデジタルトランスフォーメーションにすごく利いてきているのです。

新卒の方に来ていただくとなると、2割～3割が女性になります。女性のタクシー乗務員の人数もどんどん増えています。数値は冊子の25ページにあります。直近の数字はちょっと下がっていますが、コロナでタクシー乗務員全体が減っていますけれども、女性の乗務員はここ5～6年、ずっと上がってきています。

それから、タクシー乗務員の平均年齢は、コロナで少し戻ってしまった。働き盛りの若い乗務員が、コロナでも割と仕事があった例えば宅急便とかのほうに行ってしまった。残念ながらタクシー乗務員は歩合給ですので、コロナの間は非常に厳しかったのです。ということで平均年齢はまた上がってしまっているのですが、それまで5年連続で平均年齢が下がってきていたのです。タクシー乗務員の平均年齢が下がるというのは、全国でも東京の武三地区だけなのです。それはなぜかということ、新卒乗務員を一生懸命採用しているからです。

私の会社、日本交通1社だけで300人入るのです。なぜかということ、タクシー業界は、以前は3K、きつい、汚い、危険と言われていましたが、先ほどのドライブレコーダーの整備とか、車両も新しくなりましたし、これから申し上げるデジタルトランスフォーメーションによって、職場環境としてはそんなに悪くない職場になりつつあると思っています。したがって、彼らもちゃんと居着くのです。決して入ったはいいいけれどもどんどん辞めるわけでもなく、他産業よりも居着くパーセンテージが高い。

そして、収入は意外といい。20代ですから、他産業平均よりもいい。

そして、実はワーク・ライフ・バランスがいい。サービス残業はゼロですから、これが非常にいいと彼らに言われております。

私の資料の7ページを御覧ください。先ほど国土交通省の森課長からるる説明が

あったとおり、運賃についてもいろいろチャレンジしております。先ほど森課長にも一番強調いただいた初乗り短縮、平成29年に730円から410円に変えました。これは言ってみれば1リットルの牛乳パックしか売っていなかったのを500ミリリットルで売り出したという感じでして、それにちょい乗り、ちょっとそこまでという需要が喚起されました。

過去のタクシーの歴史の中で、初乗りを下げた事例は一回もなかったのです。ただ、我々の危機感として、どうしても初乗りは基本上がっていきます。上がっていくと、いつか1,000円とかになってしまうと、誰も乗らなくなってしまうのではないかという危機感が高かった。ですから、どこかで運賃の組替えと称して、収支は全くフラットなのだけれども、乗りやすくしようと。これでちょい乗り需要が生まれて、国土交通省のデータにもありますけれども、経済産業省さんにもデータ分析していただいて、ちょい乗り需要が上がったねというお褒めの言葉をいただいております。

8ページを御覧ください。昨今よくデジタルトランスフォーメーションと言われますけれども、タクシーはこの5年で非常に進化したと思います。

例えば今、東京中のタクシーの8割はアプリで呼べるのです。冊子で言えば11ページ、12ページを御覧いただければと思うのですけれども、このスマートフォン時代、アプリは世界的にも出てきています。東京のタクシーもこのアプリで、今は8割以上呼ぶことができます。

ちなみに、テクノロジーが進化していますので、アプリで呼ぶほうが電話より早いのです。これまでの電話の仕組みですと昔ながらの仕組みですので、配車の精度、例えばGPSの車の位置が30秒に1回ぐらいしか上がってこないのです。昔からあるシステムですから、昔はそれより細かく上げようとする、帯域がいっぱいになってしまって上げられなかったのです。ですから、そもそも30秒前の自車位置なので、マッチングの精度は上がりません。

今、タクシーアプリは1秒ごとに自車位置を上げていますので、非常に正確な配車ができる。したがって、電話で呼ぶよりも半分ぐらいです。今、乗務員がぴっと了解ボタンを押してから、お客様にお乗りいただいて運賃のメーターをぴっと入れるまでの時間が電話だと11分ぐらいなのですけれども、アプリだと5分20秒ぐらいです。ということで、非常に早く来るようになりました。

そして、アプリに御登録いただくと、アプリに登録いただいたクレジットカードで決済ができる。タクシーになるときは大体急いでいますから、降りるときに何もなくていい。

アプリに御登録のカードでの決済ではなくても、その辺りで流して乗っていただいて、若しくは駅前に乗っていただいても、クレジットカード、電子マネーに98%対応していますので、Suicaから、PayPayから、QUICPayから、QRでも何でも、ほぼ

全て使えます。皆さんお乗りいただくと、目の前にタブレットの端末があったりすると思います。これもキャッシュレスの流れの中で、コロナの間でも非常に役立ちました。現金で決済しなくていい。

さらに、東京では半分ぐらいキャッシュレスになっていまして、実はタクシー乗務員もお釣りを用意する手間が少し省けて、なおかつ現金が半分になりましたから、タクシー強盗のリスクも下がっているのです。いろいろな意味で複合的によくなっています。

そうやってお客様にも乗務員にも利便性がある。ただ、コストがどうしてもかかる。タブレット型の決済機とかを入れると10万以上はしますし、通信料がかかったり、ランニングで一番辛いのは、クレジットカードは手数料が3%かかるのです。現金ですと1,000円が1,000円で来たのですけれども、今や1,000円は970円だということです。3%引かれるのは結構大きいです。先ほど森課長からありました適正利潤は数パーセントですから、運賃の50%が3%引きになってしまうと、全体として1.5%引きになってしまう。アプリも使うと利用料がかかる。

もちろん車も、ジャパントクシー車両はすばらしいのですけれども、値段がこれまでのセダンの1.5倍するのです。その代わりに、先ほど国交省からあったとおり、燃費はいいのです。

投資して、進化していくというのは、事業ですから当たり前です。インフラ投資だと思って、国民の公共交通の足を我々が民間で代替してやらせていただいている。そこにおいてしっかりと投資をしていく。それがタクシーの進化だと。そして、それがタクシー乗務員さんの集まりにもつながると。こういう気持ちで、やれるデジタルは全部やるということでやっておりますし、東京のタクシーだけ、キャッシュレスもあるし、アプリもあるし、車両もいい。私は全国のタクシー協会の会長もやらせていただいていますので、東京が東京がというと、東京ばかり頑張らないでよと言われることもあるのです。ただし、一番売上げの高い東京が頑張って、タクシーの未来の姿を実行することによって、全国にもその効果が波及すると思っています。

7ページで説明させていただいた距離を短縮してちょい乗り需要を喚起するというのは、名古屋とか全国の各地に飛び火していますし、ジャパントクシー車両もどんどん広がっています。アプリもキャッシュレス決済も東京がリードして、それを全国に広めるのだという気概でやっております。

私の資料の9ページを御覧いただきたいと思います。タクシーも、緊急事態宣言が出た2020年4月、5月は大変な思いで、売上げが2割、3割になって、初めて営業所を休むという経験をしました。これまでタクシーの営業所は公共交通機関として24時間365日やっていた。いざ閉めようと思うと、閉めるように設計されていなくて、シャッターとかがないのです。それにびっくりしながら、それでも閉めたりしてい

た。ただし、国からは交通の維持ということで最低3割は動かしてくれということで、みんな必死になって動かしました。

ただ、コロナもいいことがあったとすれば、空気清浄機、空気清浄機の効果が見えるモニター、低濃度オゾン発生機、そしてタクシー乗務員も今まで後ろにプラスチックはあったのですけれども、それは防犯目的だったのです。そうではなくて、今、助手席のほうまで出張った飛沫防止のセパレーターということで、タクシーの基礎的な公衆衛生が進化しています。

私は22年前、30歳のときに家業のタクシー業界に入りましたけれども、当時はまだお客様も乗務員も社内でたばこを吸っていたのです。いかにたばこを吸わないように、まず乗務員にやらせて、そして世の中の進化とともにお客様にもたばこを吸わないでいただくように。それでもたばこ臭いとかありました。それから、一昔前は体臭が臭いとか、私もよく言われました。けれども、今はかなり減っていると思います。

むしろ今は、花粉症のシーズンとかは外よりもタクシーの中のほうが空気がきれいという状況まで来ています。何せコロナ対策での空気清浄機は、非常に高精度なフィルターがついていて、これによって物すごくしっかりとした空気のきれいさが保てる。

冊子の3ページを御覧いただくといろいろ細かく書いてあります。是非乗っていただいて、ぱっと見るとついています。

実は一回、国土交通省の皆様のおかげで、「富岳」というスパコンを利用して、タクシーの空気の入替え、換気性能をシミュレーションしていただきました。4ページの右下です。これを見ていただくと、ほぼ40秒で空気を入れ替えるという結果になりました。

窓を閉めていても2分で全部新鮮な空気に入れ替わるという結果でして、タクシーは非常に換気性能がいい。もちろん窓を開ければもっといいということで、コロナの間、乗務員もお客様もセンシティブになった時期もありましたが、結果としてはタクシーが進化するきっかけになったと思いますし、第7波ですから今でも続いているのですけれども、コロナ陽性の方を病院までとか、隔離施設までの移送を保健所から御連絡を受けて、各社で担っております。各社、完全にセパレーターをつけた、空気循環が前後でないような車を何台か特別に造って、コロナ陽性の患者を運ぶということもやってきております。

もうそろそろ終わりに近づいております。10ページ、経営状況です。先ほど国土交通省様の資料にもありましたけれども、必死で頑張って、よく皆様が乗られるとタクシー乗務員が会社に搾取されているみたいなことを言うことがあるかもしれませんが、決してタクシー事業者はうはうはして銀座で飲んでいるということはないのです。

上のほうを見ていただくと、収支率が100を下回っているということは、基本は全社赤字で、何ですっと生き長らえているのかは不思議なところなのですが、一生懸命借入れをしたり、他に不動産事業やバス事業、トラック事業を持っている会社も多いです。正直、ずっとぎりぎりですべてやってきていまして、ようやくコロナ前まで、ぎりぎりでありつつも経営努力を重ね、景気も悪くないという中で、徐々に黒字に近づいてきたところ、どーんとコロナで落ちた。

これが我々タクシー事業者の実態でして、全国でも一番売上げの高い東京のタクシーの運営の実態なのです。

我々は決して規制に守られてぬくぬくではなく、様々な安全規制、特に軽井沢ツアーバス事故が以前起き、健康管理が厳しくなる。ついこの間の「KAZUI」の知床の事故が起きたらまた厳しくなるということで、それこそ脳のMRIを撮るところまで、日々の運行管理もやっております。

非常にシビアに、地味なのだけれども、あまり格好よくないのだけれども、日々きちんと乗務員と対話して、安全運行管理をやるという日々を続けている我々にとって、なかなか改善しないというのが非常にじくじたる思いで、しかもその中でも必死になって進化に対して投資を続けているというところは、我々としても皆さんにお伝えしたいところです。

輸送回数や収入も、コロナ前までは何とかよくなってきてはいたのです。ですから、これを再びいい方向に戻したい。そして、15年ぶりですから、長年頑張ってきた部分で、投資した分ぐらいは運賃を上げたいなと思っております。

乗務員の労働環境、11ページを見ていただくと、冊子は23～25ページ、他の産業より200万～250万ぐらい低いというこんなイメージです。これは産業構造とかいろいろあると思いますけれども、24ページにある私がどうしても改善してしたいのは、他の交通、他のいわゆる運転手さん、例えばバス、トラック、この人たちは平均400万ぐらいなのです。けれども、タクシーがそれより低い。コロナの雑音も入りますけれども、少なくともバス、トラックと同じぐらいまではタクシー乗務員も頂かないと、生活が成り立たないと思います。どうしてもタクシーからトラックに移ってしまうという不均衡がどうしても起きてしまうと思います。

それから、先ほど滝川クリステルさんも、世界各国のタクシーと比べればいいとされているタクシー、しかも自国民、日本人がやっていて、例えばニューヨークやロンドンなどほとんど移民がやっているところに比べて年収が低い。もちろん我々タクシー産業、タクシー業界の経営努力ももっとやらなければいけないということでもあると思いますけれども、歩合制運賃で、ざっくり言うと売上げの7割、先ほどの国土交通省の資料ですと72.1%が乗務員の人件費なのです。ですから、タクシーの売上げをしっかりと上げていくという方向でないと、どうしてもタクシー乗務員の年収は上がっていかないと思います。せめてニューヨーク、ロンドンのタクシー

運転手には負けたくないし、日本でいえば少なくともトラックやバスと同じまで引き上げていかないとかわいそうだと。かわいそうだとすると他人事ですが、もちろん私自身が必死になって汗をかいて、これを上げていく努力は惜しまない上で、構造的なところにも手を入れていきたいと思えます。

燃料費も皆さん御承知のとおり上がってきておりますので、あまり低いほうに目を持っていてもしょうがない面もあるのですけれども、最低賃金がどんどん上がっています。皆さん御承知のとおり、今度1,041円からまた31円上がると。だから、今年の10月1日以降、1,072円になります。平成19年、15年前の運賃改定のときは766円でした。

最低賃金というのは、我々の中でもどうしてもちょっと怠けぐせのある乗務員とか、真面目なのだけでもどうしても気が利かないとか、ハンティング能力、売上げ能力が低いというのが1割とか2割とかどうしてもいるのです。彼らが、ともすれば最賃ラインに引っかかってしまう。一生懸命外に出ても、例えば3万で帰ってこられると最賃割れなのです。我々も最賃割れさせないようにいろいろな努力を重ねながらも、最賃が上がっていくというのは、我々の労働のコスト部分が上がることになってしまうと思っております。

最後、12ページです。公共交通機関ですから日本では10年単位で上がることにしたいと思います。特に東京はこうした形で最終的には物価安定閣僚会議にもかかるということです。

私も世界各国を回って、各国の状況を調べてまいりました。例えばロンドンですと毎年運賃改定があるのです。結局同じなのです。原価計算をするのです。けれども、原油が上がったり最賃が上がったりするのを毎年反映させて、ただ、向こうは初乗りとかは変えないのです。表面上の運賃は変えないのだけれども、中の距離を毎年の指標の上下に応じて、距離が短くなったり長くなったりするのです。非常に合理的に毎年自動的に運賃が決まるという形を取っていたりします。

25年変わらないというのは日本しかななくて、この制度うんぬんをここで取り上げるつもりはございませんけれども、15年に1回なので、我々もこういうチャンスにしっかりと運賃を上げさせていただいて、上げさせていただいた運賃分ぐらいは既に我々は会社として投資してきておりますし、そもそも今回上げていただいても72.1%は乗務員に行きますので、コロナで減った乗務員が少し戻ってくるとか、若い乗務員がさらに増えるという形で、そしてよりよいサービス、やはり日本のタクシーはいいねと世界に誇るタクシーという形で、国民の皆様にお返ししたいと。こういう好循環を回していくのが今、物すごく大事なのではないかと思います。

今はまだあまり出てきていませんが、スマホで呼ぶことになりますので結構プログラミングとかの技術が大変で、これから相乗りとかもどんどん出てきます。そして、車両も大きくなって、例えば10年後とかに再び私がここで運賃改定をお願いし

ますと来るとすれば、その頃は相乗りもどんどんできましたねと。そして、それが全部電気自動車、EVになって、一足早く全産業の中でゼロエミッションをタクシー業界で達成できましたと言いたいと思っておりますので、野村座長はじめ委員の皆様、何とぞよろしく御審議いただければと思います。

ありがとうございました。

○野村座長 川鍋会長、どうもありがとうございました。御丁寧な御説明、興味ある内容、非常に参考になりました。

それでは、国土交通省様、東京ハイヤー・タクシー協会様、双方への質疑応答、意見交換に入らせていただきます。

順番としては国土交通省様のほうを最初に質問していただくと助かりますが、特にこだわりません。チャットに入れていただきまして、およそ1時間を使って、順番に進めてまいりたいと思います。よろしくお願いいたします。

河野委員、どうぞよろしくお願いいたします。

○河野委員 日本消費者協会の河野でございます。

国土交通省様、それから東京ハイヤー・タクシー協会様、御説明ありがとうございました。

特に川鍋会長からは非常に熱の籠もった現状の御説明をいただいたと思っております。

その上で幾つか質問させてください。

まず、国土交通省様に、2点質問いたします。

1点目は、今後の手続に関しまして、パブリックコメントは取る予定があるのか、ないのかというところを伺わせてください。

それから、同じく国土交通省様に2点目として、運賃改定の原価計算について、今回の御提案ですと、普通は申請前年度の実績値を基準年度として数値をピックアップされると思いますが、今回は令和2年度がコロナ禍で異常値だという御判断だと思いますけれども、それで令和元年度の数値を実績値として取り上げていらっしゃいます。

ただ、国土交通省様の資料ですと、令和元年度も消費税の改定があって、実際は収支の数字が動いているのではないかと思っております。令和元年度の実績を今回の原価計算の基準とする妥当性と、それから、コロナ禍に対する国土交通省様のお見立てを、ここで間違いなく需要減になってはいますが、それを今回の運賃改定にどの程度反映するのか、逆にしないのかという御判断をどうされているのかを教えてくださいたいと思います。それが国土交通省様への御質問になります。

それから、東京ハイヤー・タクシー協会様には3点質問させてください。

1点目は値上げの妥当性です。これまでの経緯と現状をご説明いただきましたけれども、最近、公共交通のうち鉄道、バス等で値上げ申請が相次いでいます。その

値上げ申請の理由ですが、まずコロナ禍による需要減であること、燃料費をはじめとして様々物価の高騰が吸収し切れないということ、労働環境の改善が喫緊であるということ、主に以上申し上げた3点を理由として、最終的には地域の移動、つまり国民の移動手段をしっかりと維持・確保するところを目的として値上げの申請をされているとっております。

本日の御説明を伺っていると、先行投資をしている、これだけサービスが改善されているのから、その回収をそろそろさせていただきたいとしか受け取れないようなところもありましたので、本質的に今回の値上げの根拠はどこにあるのかということをもう一度御説明いただければと思います。

2点目として、値上げの妥当性について改めて、たくさんの事業者が参加されているブロック制ですので、こういった中での効率的な経営をどう考えればいいのか。非常によくできていらっしゃる事業者さんであれば、効率的な事業経営に対して積極的ではない事業者もいらっしゃると思うのですけれども、効率的な経営がタクシー事業においてどういうところを指しているのかを教えてくださいたいのが2点目です。

3点目、これが最後の質問ですが、値上げによって利用者の逸走が起きるのではないかと。つまり、もっともっと利用させていただきたいのだけれども、ここで値上げすると、都内ですから、やはりバスや電車を利用しようという選択肢も働くと思うのですが、この値上げにおける利用者の逸走をどう考えていらっしゃるか教えてくださいたいと思います。

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、国土交通省様から2点、先にお答えください。よろしく願いいたします。

○国土交通省関東運輸局内田自動車交通部長 御質問ありがとうございます。関東運輸局の内田と申します。

1点目について、私のほうから御説明させていただきます。

今後の手続ということで、パブコメの有無について御質問いただいておりますけれども、パブコメに関しては今後手続としては入ってきてはございません。

ただ、今般の運賃改定に当たりまして、特別区・武三地区にタクシー準特定地域協議会というものがございまして、ここに対しまして運賃改定に関して意見を求めておりまして、その意見を協議会のほうから関東運輸局に御報告いただいているところでございます。

協議会からは、総論として、全体的に社会情勢上、こういった運賃の値上げはやむを得ないという御意見であって、特段反対の意見はなかったということで御報告をいただいているところでございます。

特に利用者代表の方から、運賃改定自体はやむを得ないけれども、その理由や根拠、増収分の用途をしっかりと周知してほしいとか、接客、安全面の向上、そのために必要なドライバーの処遇改善、健康管理に業界としてしっかりと取り組んでほしいといった御意見を頂戴しているところでございます。

2点目の原価計算についてですけれども、御指摘のとおり本来直前の年度を実績年度として使うのが運賃改定の計算の前提となっておりますが、今回、直前といいますと正にコロナの影響を受けている時期になってしまいますので、その影響を排除する形で、2019年の実績を使って計算をした結果、14.24%という改定率を計算させていただいております。コロナの影響は14.24%というところには反映しないような形で算定をさせていただいているということでございます。

○野村座長 ありがとうございます。

河野委員、まずこの2点に関しての御回答に対して、御意見がございましたらよろしく願いいたします。

○河野委員 ありがとうございます。

コロナの影響を勘案しないということは、今の経営状況が厳しくなっているところに対して、この14.2%の値上げで何とか需要は令和元年度に戻るという大前提での計算だということでしょうか。

利用者からすると、コロナでどの運輸事業者さんも大変だったよねと。これを借入れとか様々なやりくりで何とか乗り切っていくのだけれども、その前の年を基準にしてしまうと、この大変さから本当に脱出できるのだろうかという逆の意味での心配事もあるのですけれども、その辺りは、今後もこういったタクシー等の値上げがあった場合は、コロナが異常事態であるということで、収入が減るのだけれども、支出も減っているのではないかみたいな収支の考え方になるのでしょうか。

すみません、うまく言えないのですけれども、コロナを除外するところがいま一步、よく分からなかったのです。でも、そういうお考えであるということは理解いたしました。ありがとうございます。

○野村座長 内田様、追加で御説明可能でしょうか。

○国土交通省自動車局旅客課梅田タクシー事業活性化調整官 国土交通省旅客課の梅田と申します。宜しくお願いいたします。

今の河野委員の御質問の件ですけれども、コロナが発生した直後については、コロナがいつまで続くのかが分からなくて、どういった計算方法で運賃改定をやっていけばいいのか模索しているような状況でした。その中で、各地域から運賃改定を行いたいという御相談を幾つかいただいていた、コロナ禍でどうやったら適正な運賃改定ができるのかを検討した結果、2019年1月～12月、コロナ前の暦年ベースで予想実績を使おうではないかという判断をしました。

一方で、コロナが発生してから2年以上経ちまして、コロナによる影響みたいな

ところもデータとして蓄積ができてきましたし、消費者のテレワークとか、出張がなくなっていてタクシーを使うような機会もなくなったとか、そういったいろいろなこともあって、消費者の行動様式に変化が生じてきたところだと思います。そういった点を踏まえて、コロナ以前、2019年まではタクシーの需要が戻らないのではないかという判断をしまして、8月1日以降、今月の初めから、コロナの影響を踏まえた実績値を使う形で新たな方針を国土交通省から示させていただきました。

したがって、東京については、旧方針と言っておる2019年の暦年ベースで申請がなされたので、東京については2019年の暦年で見ますが、これから出てくる運賃改定については、新たな方針でコロナ禍の需要予測だとかをもろもろ勘案して、いろいろな補正をかけつつ算出するような方法に運用を変更させていただきました。

以上でございます。

○野村座長 ありがとうございます。

河野委員、それでよろしいでしょうか。

○河野委員 よく背景が理解できました。ありがとうございます。

○野村座長 そうしましたら、二つ目の東京ハイヤー・タクシー協会様への御質問3点、よろしくお願いたします。

○東京ハイヤー・タクシー協会川鍋会長 河野委員、ありがとうございます。

先ほどの値上げの妥当性について、今、国土交通省の梅田様からもお話がありましたとおりで、残念ながらコロナでがくがくと来たところは今回はあまり入らないという結果でして、東京がその前から運賃改定をお願いしていたもので、タイミング的にしようがないと。コロナを入れた形でもう一回、運賃申請をし直すのかという判断で、先ほど梅田様がおっしゃった旧運賃改定のロジックでやろうと決断しております。

物価高騰ももちろんありますけれども、どちらかと言うと先ほど河野委員がおっしゃった最後の二つ、労働環境の改善、そして地域の移動の維持、この二つは綿密につながっていると思っております。コロナ前は毎年1~2%ぐらいずつ乗務員が減る傾向にはあったのです。ただ、1~2%でした。それがコロナの2年半で15%以上乗務員が減りました。すなわち、10年分ぐらい乗務員の減少が加速してしまっただけです。

その結果、今は何が起きているかと申し上げますと、以前よりタクシーが捕まりにくくなったという面もあります。特に朝の雨とかで集中したときです。これを解消するためにも、東京だと過疎地のバスとか電車とかと違って、公共交通の維持という局面があまり見えにくいですが、大都会東京の公共交通インフラを支えるだけの乗務員ボリュームが今、比較的足りない方向にあります。

したがって、乗務員の数を少なくともコロナ前までは戻して、すなわち今より15%プラスしていけないと公共交通として維持できないと思っておりますし、その

ためには労働環境の改善。そのためには、今回運賃をお願いして、14%のうち先ほど申し上げました7割は乗務員に行きますので、それによって乗務員の全体の待遇が上がって、歩合ですから、運賃が上がることによって、そのうちの7割が改善するという以外に労働環境は、我々が経営者としてしっかりと整えていきたいと。

昨今は、車への投資もそうですし、例えば営業所も、女性も増えてきましたので、女性用の洗面台を大きくしたり、そもそも女性用の区画を再整備したりということもやっております。

私がしゃべると何となく未来志向という色合いが濃くなってしまっていて申し訳ないですが、その辺りも全て労働環境をよくして、乗務員が満足して働いてくれているならば本当にいいサービスができるのです。私も3代目として、家業として22年やってきて、乗務員にしっかりと満足してもらうように、我々も最大限の努力をする上で、今回の運賃改定をお願いしたい。

したがって、労働環境の改善と地域の移動を維持するという両方の側面が、今回の値上げの一番大きな背景と考えております。

2番目の効率的な経営でいいところと悪いところがあるのではないかというお話は、おっしゃるとおりかもしれません。

ただ、タクシー業界の歴史的に考えますと、昨今は、例えば一番大きな無線の組合であった東京無線さんとチェッカーキャブがくっついて、より効率的な運営を目指す。これはタクシーの歴史上で見ると初めてですし、そのほか大手が小さいところをフランチャイズするような形、それからコロナでどうしても音を上げる小さい会社から事業譲渡という形で大手への集約といったように、産業全体の効率化に向けた動きは日増しにスピードアップしていることは事実だと我々は認識しておりますので、引き続き効率的な経営の努力を惜しまず続けたいと思っております。

また、最後に、値上げによる逸失があるのではないか。これはなかなか難しいこととして、確かにあるかもしれないとは思っておりますが、1回切下げというか先ほど申し上げました初乗り短縮をやっております。その初乗り短縮をやるときにも、730円からどのぐらい下げるかという議論で、非常にアグレッシブな380円という案から、ワンコイン、500円は非常に切りがよくていいのではないかという話までありました。

したがって、今回は結果として420円にあるわけですがけれども、それがワンコインということであれば、せつかく喚起できたちよい乗りの皆様も、お釣りが要らないという部分も少しはアピールになるかもしれませんし、ヘビーユーザーのほうは、価格弾力性の分析とかもやっておりますけれども、それほど高くない。すなわち、運賃が上がっても使っていただける方は使っていただけるような結果も出ております。

値上げによる逸失はあるかもしれないですがけれども、今回の420円から500円、80

円から100円というのは、その中でも比較的遺失が少ない形での値上げになるのではないかと我々は期待しております。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

河野委員、いかがでしょうか。

○河野委員 ありがとうございます。十分理解いたしました。

○野村座長 承知しました。

そうしましたら、次の質問に移らせていただきます。後藤委員、よろしく願いいたします。

○後藤委員 東京工業大学の後藤でございます。

国土交通省様、それから東京ハイヤー・タクシー協会様、丁寧な御説明、どうもありがとうございました。

私から2点、質問をさせていただきたいと思います。いずれもこの改定の妥当性に関するものかと思えます。

まず、資料としましては国土交通省様の資料の5ページ、10ページになります。

5ページで、運賃幅の算定方法の概念図をいただいております、総括原価方式ということで、適正利潤、自己資本の約1割ということで記載いただいております。

それに対しまして、10ページになりますと、改定率の内訳の御説明がございまして、ユーザーの利便性を高めるための投資で約3%、賃金アップなど乗務員の労働環境改善で約8%ということでございます。

1点目の質問としまして、基本的には先行的な投資は5ページにございます適正利潤のところ措置されるというコンセプトになっているかと思えますけれども、今回、利便性を高めるための投資3%が、その範囲内で収まっていないものなのかどうか。

本来、投資ということで、適正利潤の方で入ってくるという整理がされているかと思えますけれども、どのように考えればよいのか確認をさせていただければと思います。

もう一点が、賃金アップなどということで、労働環境の改善8%ということがございますけれども、先ほど東京ハイヤー・タクシー協会様のほうから、乗務員の待遇、給与の改善の御説明がございましたので、そういった賃金アップのところが必要な内容になっているのかと思ってお聞きしておりましたが、他に何かこの環境改善に関してボリューム的に大きいものがあれば御説明いただきたいということがあります。

実際に労働環境改善で賃金アップなど、今回の措置で経営努力をしていく中で、どの程度を実現の見込みということで考えておられるのか、お話をいただければと思います。

私からは2点以上でございます。

○野村座長 国土交通省様、よろしくお願いいたします。

○国土交通省関東運輸局内田自動車交通部長 関東運輸局の内田でございます。

1点目でございますけれども、国交省の資料の5ページを御覧いただきたいと思っております。今回の運賃改定の算定でございますが、くどいようになってしまうかもしれませんが、実績年を2019年としまして、運送収入と運送原価を原価計算対象事業者の方から出していただいたデータに基づいて計算いたしております。そこに適正利潤はまた別に自己資本の約1割ということで計算をして乗せまして、総収入と総支出と足りない部分が出てきます。その足りない部分を埋めるために14.24%という改定率を計算させていただいている。

14.24%はそういう計算方法になっておりまして、10ページに書いております内訳は、改定率を導き出した計算そのものとは別に、この値上げをお願いすることによってその値上げ分をどのように使っていくかというようなイメージ的なものとして書かせていただいております。

ただ、イメージと申し上げましても、正に労働環境の改善というところが非常に大きくなっていくかというのは5ページに基づく改定の算定においても出てきておりまして、正に5ページの総支出のうちの運送原価の中で非常に人件費は大きな割合を示しております。人件費につきましては、これまでの人件費のトレンドも加味しながら、歩合制のタクシーにおいて事業者が増収する部分をしっかり運転手の収入にも反映させるようにということで算定しております。

その結果、人件費はもともとのボリュームも大きいのですが、これが増ということで算定させていただいております。今回の運賃改定をして、その改定分がどこに使われるのかというところの大きな部分を占めるところは、労働環境の改善、正に人件費かということで、10ページはイメージと申し上げましたけれども、そういったところでもそごがないような結果になっているところだと思っております。

○野村座長 ありがとうございます。

後藤委員、いかがでしょうか。

○後藤委員 ありがとうございます。

ユーザーの利便性を高めるための投資ということで、特にこの部分という積み上げのものではなくて、実態に即したイメージといいたいでしょうか、そういった解釈ということで理解いたしました。ありがとうございます。

○野村座長 了解いたしました。

そうしましたら、次の質問、寺田委員からよろしくお願いいたします。

○寺田委員 寺田です。よろしくお願いいたします。

それほど大きな話ではないのですが、主に国土交通省様に質問というか、

心配な点が一つだけです。

下限運賃の意味はこの場では別にしますと、制度上は上限運賃規制で、幅の中での競争を促すことになっているかと思うのですけれども、現状として上限に運賃が貼りつく傾向があります。今回、10ページを拝見すると、初乗りがワンコインで、加算も端数がない形になっているので、このまま機械的にAからDまで4段階を設定すると、BからDまでは半端な金額になってしまって、今以上に上限貼りつきが生じてしまうような気がするのです。

例えば上限の下でもワンコインの切りのいい金額にするなど、そういった工夫が必要だと思うのですけれども、公定幅の設定の仕方について、制度の趣旨に反しないような方針があれば教えていただければと思います。

以上です。

○野村座長 国土交通省様、よろしくお願いいたします。

○国土交通省関東運輸局内田自動車交通部長 御質問ありがとうございます。関東運輸局の内田でございます。

御指摘のとおり、今回、資料に書かせていただいております初乗り500円、加算100円は上限でございます。ですので、そこから幅を持たせていくとBからDは、初乗りは確かに端数が出てしまう結果にはなっております。490円から470円までという形で、10円単位というところが出てきてしまう。

他方、加算運賃は100円単位で、距離のほうで差を設けさせていただいているということで、例えば一番下の下限運賃ですと271メートルごとに100円という形になるということでございます。

正にこの幅の中でどこを選んでいただくかは経営判断というところでございますけれども、上限が初乗り500円、加算100円というところは、特別区・武三地区の周りの地域、横浜、川崎、さいたま、千葉の辺りもそういう運賃設定になっておりますので、その中で事業者のほうで選んでいただきたいと思っておりますし、正に周りの地域と同じような運賃体系、初乗り500円、加算100円というところが同じになるということは、利用者利便という意味においても分かりやすい運賃設定になるのではないかと考えております。

○野村座長 ありがとうございます。

寺田委員、いかがでしょうか。

○寺田委員 承知しました。

ただ、理論上は50円刻みにするとか、そういうことも不可能ではないかと思うのです。心配ではありますけれども、今回の運賃体系の決め方が分かりました。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、次の質問、関口委員、よろしくお願いいたします。

○関口委員 関口でございます。

国土交通省さんの7ページ目の資料を拝見しますと、燃料油脂費は平成20年度から令和元年度まで27.6%と、燃費が利いてというか、随分大幅に低下していることは分かるのですけれども、今後、燃料油脂費はかなり上がってくるだろうと思われまます。全体の費用合計の中で10%未満ですから、その影響は相対的には小さいのかもしれないと思いますが、ただ、ここはタクシー業界さんの自助努力で何とかなる部分ではないということを考えると、将来的に電力業界が導入しているような燃料費調整制度のような制度によって、この燃料油脂費の変動をある一定程度カバーできるような制度を検討してくことも一つ検討項目としては成り立つような気がしているのです。

先ほど川鍋会長から、海外では毎年のように料金改定がされているというお話もあったので、ここについて、今、圧倒的に重いのは人件費負担ですから、相対的な重要性が若干落ちるといえるのは分かるのだけれども、今後そういった検討の余地があるのかどうかについて、少しお伺いできれば幸いです。

以上です。

○野村座長 国土交通省様、よろしくお願いたします。

○国土交通省自動車局旅客課梅田タクシー事業活性化調整官 国土交通省旅客課の梅田です。

今の燃料の関係なのですが、これは平成20年度と令和元年度を比較しているものなので、当然、今、御指摘いただいたように、最近ではガソリンやLPガスなど、燃料はもろもろ高騰している状況です。

それに対しまして、経済産業省の資源エネルギー庁が、ガソリンや軽油といったものに対する支援を行っています。資源エネルギー庁の支援にはLPガスが対象になっていないので、LPガスへの支援として国交省が独自に資源エネルギー庁と同じようなスキームの同じような金額で支援するような形で、今、補助ではないですけれども、支援という形で助成をしているところです。

御指摘のように、燃料費調整制度といったことも今後考えていく必要があるかとは思いますが、ガソリンや軽油など他の燃料と並びも考えなければいけませんので、国交省として引き続き政府の動向も踏まえつつ、経済産業省なりとも連携して、必要に応じて検討していきたいと考えております。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

関口委員、よろしいでしょうか。

○関口委員 どうもありがとうございました。よろしくお願いたします。

○野村座長 そうしましたら、次の質問、長田委員からよろしくお願いたします。

○長田委員 長田でございます。よろしくお願いたします。

御説明の中でも、タクシー乗務員の皆さんの待遇改善ということで、努力をしますというお話をいただいたわけなのですけれども、頂いている資料を見ても、国交省さんの7ページ、平成20年度と令和元年度の比較で人件費が12%の増になっているわけですが、最低賃金はもっとすごくアップしています。ということは、今まで様々な努力をされた中で、待遇改善の努力もされてきていて、また今回の値上げでよりそれを反映させましょうということだと思います。

頂いている『東京のタクシー』の24ページに、31%アップでバスと同じと書いてあるわけなのですが、それが実現できるのかどうか。賃金の在り方みたいなものとか、他にいろいろ見直してみたいものもされていた上で、何とか増収の計画を立てていこうとされているのかどうかというところは、今までどおりのやり方で、今回の値上げの分の8%を賃金に反映させようとしているのかというところを、協会さんに教えていただければと思いました。

以上です。

○野村座長 それでは、東京ハイヤー・タクシー協会様、よろしくお願いいたします。

○東京ハイヤー・タクシー協会川鍋会長 長田委員、ありがとうございます。川鍋でございます。

バスとの違い、31%アップまで今回のもので改善するかというと、残念ながらもちろんそこまでは改善いたしません。

根本的な違いは、タクシーは歩合給なのです。バスやトラックは、トラックは歩合給の要素はあると思うのですが、かなり固定給の割合が多いのだと認識しております。

今回、運賃を改定いただくと、我々経営陣の意思で乗務員の賃金に反映する、反映しないというのはなく、運賃が上がった分の7割は歩合給として自動的にすぐに乗務員の給与アップに反映されます。ですから、そこにおいては御心配なくというか、もちろんバスまでは届かないものの、今回、運賃改定していただいた分の7割は自動的に労働者のほうに行くという仕組みになっております。

ただ、歩合がいいのか悪いのかというのは長年の論争がありまして、タクシー110年、今も基本的には歩合給で続いている状況になっております。

例えばハイヤーとかですともっと固定給の割合が多いのです。ハイヤーは基本的に会社がお客様を取ってくるという要素がより強いという意味合いになっております。乗務員は、基本的には自分で町に出てハンティングするというのが歴史的な背景としてあります。

ただ、ずっとこのままでいいのかというのは、我々業界としても、もう少しフレキシブルな形で、固定給の割合が多いような形に、例えば昼間だけとか、短時間の労働者をそういった形で受け入れられないとか、これまでも少しはやっているの

ですが、もう少しテクノロジーというか、アプリとかでシフトを予約できるとかは他産業でどんどんできていますので、そういう技術を使って、もう少し固定的な要素も取り入れながらできないかというのは、我々としても一生懸命考えていきたいところです。

歩合給というのはいいい面、悪い面がありまして、コロナみたいなことがあると会社も落ちるのですけれども乗務員のお給料も自動的に下がるのです。会社としては、ある意味ショックアブソーバーがあるような形で、他産業よりは耐え得る状況になるのです。

ただし、逆に景気のいいときというか、運賃とかが上がる局面は、他の産業ですと上がったものはほとんど会社に入って、そこから労働分配するわけですが、それはなく自動的に7割歩合でということになりますので、その辺りはよしあしを含めながら、業界としても今後、どちらかという乗務員のニーズがそれぞれあると思いますので、少しずつ新しい形もミックスしながら取り入れていくような研究を始めている最中です。

ありがとうございます。

○野村座長 ありがとうございます。

長田委員、よろしいでしょうか。

○長田委員

ありがとうございます。

頂いた資料のデータを見ていると、実車率がすごく下がっていて、コロナのこと以外でも昔に比べれば大分下がっていて、運転手さんたちも苦勞されているのだなと思ったものですから、アプリの利用など、流しでお客さんを捕まえるというよりは、今、いろいろな工夫がなされていると思いますので、待遇改善のところについても是非御研究いただければと思います。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

そうしましたら、引き続き坪田委員からよろしく願いいたします。

○坪田委員 国土交通省様、それから東京ハイヤー・タクシー協会様の丁寧な御説明と今の質問に対する丁寧なお答えで、かなり理解をすることができました。ありがとうございます。

私も、今までの委員の方と似たような心配を持っております。アプリとか、今後AIを使ったりとか、いろいろと出てきます。設備投資が急加速していますので、予測していることを上回ることが要求されるのではないかと思います。また、国際秩序も非常に不安定でございますので、今後の燃料費に関してもかなり心配があります。

今、パンフレットを見せていただいて、若い新卒者も増えていて、若い方にとっ

ては賃金も決して悪くはないということも聞いておりますが、さはさりながら非常に厳しい仕事であり、年収が低いということをかかり聞いています。

消費者にとって、利用者にとっては、できる限り上げていただかないに越したことはないのですけれども、今の制度ですと、10年ぐらいの長いスパンで運賃改定ができないということであれば、その間の経営者の御努力という一言になってしまうのかもしれませんが、その御努力だけではというところもあると思います。その辺りについて、漠然的な質問で恐縮なのですが、将来的なところ、改定をして、しばらくこの金額の運賃でいくということに対して、どのようなお考えを持っていますかと思っております。

特に現在、若い方が都内、武三ではかなり入っていると。私も実感しております。これは努力の成果だと思っております。ちょっと郊外に行きますと高齢の方が多という現状がありまして、このような年齢まで働かなければいけない我が国という心配とともに、健康面、あとは乗客としての安全面に心配なところがあります。

今までは物を運ぶ、人を運ぶの若干の違いであったと思いますが、この差が非常に大きくなってきていると思います。私も介護タクシーとか陣痛タクシーとか身近な者が使って、ありがたみを感じております。プラスアルファのところレベルアップしていかないと、消費者としては対価に見合ったものであるという認識がなくなってしまうのではないかと思います。

特に先ほど、ヘビーユーザーは、価格の変動によってはあまり変わらないというお話を伺いました。社用の方に関してはあるかもしれませんが、むしろ社用は経済の景気に左右されます。タクシーを本当に使わなければならない、自家用車も運転できなかったり、そのような方が周りにいない方、特に介護とか育児、以前は家族なり御近所が助け合ってやってきたものに対して、介護や育児の社会化ということで、キッズタクシーや陣痛タクシー、介護タクシーのニーズが今後ますます増えると思います。

そうすると、若い方に研修をして、今、始まったところで、かなりいい状況になっていると思います。この若い方たちは離職率が少ないということですが、今後離職せずに、中高年で管理職になり、さらに若い方を育てていくことが非常に重要だと思います。

また、そういったサービス面に関しては、運転技術以上に経験が大きく物を言うと思います。そうすると当然賃金を上げていくと、賃金構造として10年後はかなり厳しくなってくるところもあると思います。

こういったいろいろな予測ができる部分、できない部分を含めて、今回の値上げでは、どの辺りまでを想定して御検討いただいているのか。

それから、先ほどからもお話が出ていますけれども、今後、状況によってはもう少し制度的にフレキシブルなことを考えることも必要ではないかということも、ど

の辺りまでお考えいただいているかということをお聞かせいただければと思います。よろしく申し上げます。

○野村座長 それでは、川鍋会長からよろしくお願いたします。

○東京ハイヤー・タクシー協会川鍋会長 ありがとうございます。

運賃改定の仕組みについては、全国のタクシー、そして大事な公共交通の運賃としてのプロセスが必要ということは重々理解しながらも、諸外国を見ると、先ほどはロンドンの例ですが、そのほか例えばシンガポールやニューヨークももう少しフレキシブルにやっていたり、燃料サーチャージとかは割とすぐに発動したり、そういった様々なアジャストメントの方法もある中では、我々もそういったものをもう少し勉強しながら、政策に反映していただけるように提言していただきたいというのはずっと思っているところでございます。

ただ、例えば今回のコロナで、先ほど梅田さんから御説明があったように、コロナによって傷ついた。今はコロナ前の8割ぐらいまでしか戻っていないのです。これからどれぐらい戻るかという、そもそも乗務員が15%~20%の間ぐらいで減っていますので、コロナ前の100には戻らないのではないかと我々も仮定を置かざるを得ない状況で、コロナを加味した形の運賃改定というやり方も、国土交通省のほうでは非常に柔軟に考えていただいているところであります。

例えば東京と違い3年前とか5年前に運賃改定したエリアでは、新しいコロナの状況を反映したやり方でやっていただけると非常に有り難いということで、やらせていただいている地域もあります。

残念ながら、東京はそれに間に合わなかった形ではあるのですが、今回上げていただく中で精いっぱい経営努力を続け、先ほど他の委員からも御指摘いただいたように、まだばらつきがあるタクシー業界の全体の底上げをしっかりとやりつつ、今年も10月1日に300人ぐらい内定式をするのです。そのときに必ず言うのは、これから自動運転で、もちろん全部は自動運転にならないにしても、かなりの部分、運転の負荷からだんだん解放される。例えば先ほどの衝突防止ブレーキもそうですし、車がすごくアシストしてくれるようになるのです。その分、皆さんはホスピタリティー、人間としてのサービスを磨いてくれということを言っています。それが正におっしゃったような介護であったり、育児であったり、若しくは観光といった人ができるサービスを一生懸命やることによって、中長期的にこの業界をよりよいものにしていこうという投げかけを一生懸命しております。

今回の値上げがどこまで視野に入っているのかというと、次の運賃改定が15年後になるとちょっと厳しいかなとは思いますが、少なくとも私の中では10年ぐらいは何とかしなければとは思っております。もしかしたらまた何かあって、もう少し早めに運賃改定をお願いするかもしれませんが、自分の中の腹ぐくりとしては、過去、結局10年、15年に一遍ぐらいしかできていないと言うと事業者目線です

けれども、結果としてはそうなっておりますので、いろいろな形で制度の面でもう少し柔軟性を維持していただくように働きかけをしながらも、自分としては過去同様に、10年、15年というスパンで考えざるを得ないかなというのは現実的には考えているところです。

ただ、労働環境とか車もよくなって、現金も少なくなって、タクシー110年の歴史の中で、この10年の変化のほうがその前の100年よりも大きいと思っています。そのぐらいのスピード感でどんどんよくしていけば、運賃改定ももちろんですけども、車両をいいものを入れるのも、キャッシュレス決済機を入れるのも、最終的には全部労働者の満足度、それから、胸を張って私はこの業界で生きていくのだと言えるような業界をつくっていきたいと思っておりますので、引き続き、一生懸命努力をさせていただきたいと思っております。

ありがとうございます。

○野村座長 ありがとうございます。

坪田委員、まだ御意見があるかもしれませんが、あと10分ほどになりましたので、次の質問を先にさせていただきます。

○国土交通省森自動車局旅客課長 すみません、国土交通省旅客課長の森です。

今の坪田委員からの御質問に対して補足をいたします。

川鍋会長からも話がありましたけれども、制度に係る部分についてお答えしにくい部分があるかと思っておりますので、私のほうから補足します。

今回、東京武三地区は15年ぶりの改定でありますけれども、常識的に考えて長いかなという気がします。15年間、運賃が改定できないというのは、業界に対しては非常に厳しい話だと思えます。

実際の運賃改定の審査に当たって、相当の作業を要する、あるいは今日の消費者委員会もそうですけれども、東京の運賃については特にインパクト、影響、それから注目度もあるものですから、非常に慎重な手続が課されているのも事実で、そう頻繁に変えられるものでないのは事実です。

一方で、いろいろなものの値段が上がっていく、サービスもどんどん改善していく必要もあるし、実際業界もやっている中で、なかなか運賃だけが上げられないというのは非常に不都合であろうという問題意識は、私は強く抱いております。ですので、その辺はどういうことができるか、今後、検討してまいりたいと思えます。

業界として、何年先まで見据えてこの運賃でいかなければいけないかということをお問うのは我々所管している側としては非常に酷な話だろうと思えますので、業界ともよくコミュニケーションを取りながら、今後の運賃についても引き続き検討していきたいと思えます。

以上です。

○野村座長 ありがとうございます。

そうしましたら、引き続き質問が出ておりますので、星野委員、若林委員の順番で、先に質問を続けていただければと思います。よろしくお願いたします。

○星野委員 オブザーバー委員として参加しております消費者委員会委員の星野と申します。

今回、料金改定の議論については初めてなので、的外れな議論をしていたら恐縮ですが、意見を申し上げたいと思います。

今回の料金改定自体は賛成でございますが、今後の公定料金改定について是非国土交通省にお願いしたいことといたしまして、今回、コスト計算でしか議論されていないということで、コストプラス法といって日本企業は値決めが下手で利益が出せないような駄目なプライシングの代表例でございます。

何をしなければいけないかという、どの価格であれば、どれだけのお客さんが乗られるかという需要関数の推定ができるからこそ利益も上がるということで、何が言いたいかと申しますと、需要関数の推定を基に社会の需要を最大化するような料金設定をすることが本来は適切ではないか。

先ほど東京ハイヤー・タクシー協会様から御説明がありましたように、事業者の皆さんは利潤が出せていないという料金設定自体おかしいわけございまして、また、消費者にとってもタクシー事業の持続可能性は非常に大事で、今後、地方交通の維持ということでも非常に重要だと思います。

支払意思額 (Willingness to pay) あるいは需要関数を適正に決定すること、これまでは理論上の話であって、実際にできないのではないかということと言われていたわけですがけれども、これを精緻にやる方法は実証経済学とか実証マーケティングでかなり決まった方法ができておりますので、特にコロナですとコロナ前のデータを使っても関数は分からない。今の需要関数を推定する。しかも調査でうまく調べる方法、例えばBDM法とかいろいろございますけれども、そういった方法は海外でもかなり採用されておりますので、コストプラスではなくて、需要関数の推定に基づく、社会需要をなるべく最適化するような観点での価格の議論に一步踏み出していただければと思いました。

意見でございます。

○野村座長 的確な御指摘、ありがとうございます。

続いて若林委員、お願いたします。

○若林座長代理 御説明ありがとうございました。

時間もありませんので、私のほうからは1点だけお伺いしたいと思います。

運賃改定の内容について、国土交通省様の資料の10ページを拝見すると、乗車距離に応じた運賃というところで、一番短い距離の値上げ率が一番高くなっているように思いますが、この部分はいわゆる初乗り運賃を短くして需要喚起した辺りになるのかなと思って拝見したのですけれども、そうだとするとせっかく掘り起こした

需要を取り逃したり、あるいは新たな需要喚起という意味からはどうなのだろうと
思っておりまして、この部分、もし何か御見解があれば教えていただきたいと思
います。よろしくお願いいたします。

○野村座長 ありがとうございます。

そうしましたら、国土交通省様、今の星野委員、若林委員の質問にお答えくださ
い。よろしくお願いいたします。

○国土交通省自動車局旅客課梅田タクシー事業活性化調整官 国土交通省旅客課
の梅田です。

星野委員からの御指摘の需要関数による推定の関係は興味深いといえますか、す
みません、私のほうが勉強不足でそういった観点がなかったので、意見を踏まえて
今後勉強してみたいなと思いました。

若林委員からの部分は関東運輸局のほうから回答させていただきます。

○国土交通省関東運輸局内田自動車交通部長 関東運輸局の内田でございます。

若林委員からの御指摘、御質問でございますが、初乗り運賃のほうで420円から
500円ということで、一見すると14.24%より多く上がっているように見えるので
すけれども、その分、初乗りの距離が1.052キロメートルから1.096キロメートルと
いうことで上がっておりますので、少し長めに乗れるようになっているところでござ
います。

ただ、長めに乗れることによって組替えのときのちょい乗り需要みたいなどころ
の取り込みはどう影響してくるかという御指摘なのだと思いますけれども、伸びる
分は0.044キロメートルでございます。その差という意味では僅かではございま
すし、初乗り1.096キロメートルまでの運行が、我々の持っているデータで8.5%ぐ
らいを占めているというデータもありますので、引き続きそういったところの需要の
取り込みはできてくるのかなと思っております。

以上でございます。

○野村座長 ありがとうございます。

若林委員、星野委員、よろしいでしょうか。

○若林座長代理 ありがとうございます。

○星野委員 ありがとうございます。

○野村座長 御理解いただけたということで、ありがとうございます。

本日、長時間にわたりまして御議論いただきました。国土交通省様から、総括原
価を中心に、スライドの4ページの手続に従って、7ページのような内訳で値上げを
認めていくという方向で御提案がございました。

東京ハイヤー・タクシー協会様からは、歴史的な事情から解説いただきまして、
近年のテクノロジーが本当に短いこの10年で進化しているという御説明をいた
だきました。

委員の先生方から非常に多くの御意見をいただきました。経済学の立場から、あるいは職場環境改善に関する御意見等々、幅広くいただきました。

今回の値上げは、決して上げ幅が小さくはないということです。今後も消費者への丁寧な情報提供、説明が必要であることは我々も非常に重視しておりますし、今後も関係各位の皆様から貴重な御意見を伺いたいと思っております。

今後も、この専門調査会を通じまして、本日のタクシー運賃の改定につきましては、引き続き御議論いただくということで、お願いしたいと思います。

また、事務局から、専門調査会としての意見取りまとめについて皆様にお知らせしたいと思いますので、御協力のほど、よろしくお願いいたします。

そうしましたら、事務局から事務連絡をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。

< 4. 事務連絡、閉会 >

○友行参事官 本日も御熱心に御議論いただきまして、誠にありがとうございました。

次回の会合につきましては、決まり次第、委員会ホームページを通じてお知らせいたします。

以上です。

○野村座長 ありがとうございました。

そうしましたら、第65回の専門調査会はこれにて閉会とさせていただきます。

お忙しいところお集まりいただきまして、本当にありがとうございました。

失礼いたします。