

需給調整規制撤廃で疲弊しつつあるタクシー事業を救えるか ～タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案～

国土交通委員会調査室 やまごし のぶひろ
山越 伸浩

はじめに

近年、我が国では経済構造改革の流れに乗って、あらゆる分野での規制緩和が押し進められてきた。しかし、一口に規制緩和といっても、市場にはいわゆる情報の非対称性、外部不経済、モラルハザードなど「市場の失敗」が存在しているのが常であり、規制緩和によって参加する経済主体の自由度が増す分、その中で最も弱い部分にしわが寄り、様々な問題も引き起こされている。

我が国の運輸分野においても規制緩和の波が押し寄せ、例えば、航空機の整備不良問題、あずみ野観光スキーツアーバス事故をはじめとするバス・トラックの重大事故の増加等、その影響と疑われる問題が増えてきている。

タクシー事業においても、長期的な需要衰退の中で行われた規制緩和が、衰退しつつあるこの産業をますます窮地に陥れている。表1は、需給調整を撤廃した平成14年の前後の平成11年度と平成16年度におけるタクシーの事業者数、車両数、実車率、実働1日1台あたり営業収入を比較したものであるが、特に、実車率、実働1日1台あたり営業収入を見ると、平成11年度と平成16年度を比較すると後者の方が下がっているのが見てとれる。平成11年度は、アジア通貨危機や金融危機の痛手からようやく日本経済が立ち直りを見せ始めた頃で、平成16年度よりも景気は良くなかったが、それでもタクシーの需給調整の撤廃前の方が実車率、実働1日1台あたり営業収入とも高かったのである。

事態は更に進みつつある。タクシー運転手は、通常の給与労働者とは異なり、歩合制を前提とした雇用契約を経営者と締結するケースが多い。しかし、歩合制である以上、営業収入はタクシー運転者任せにされるが、経営者は営業収入が低下しても一定の総収入を確保したいがため、増車を行う傾向がある。増車の結果、競争が激しくなり、一台当たりの営業収入が低下し、最低賃金や過剰労働の法令遵守問題が指摘される事態が起こっている。

こうした問題に対応するため、平成18年7月には国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」で「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会報告書」(以下、「報告書」という。)がまとめられ、これに基づき、平成19年3月5日、「タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案」が内閣から衆議院に提出された。

本稿では、少し前置きとしては長くなるが、現在のタクシー事業の規制緩和の経緯と状況を概観し、その後、本改正案の主な内容を概観するとともに、本改正案が何故今出てきたのか、また、今後の課題とは何かについて言及することとしたい。

表1 タクシーの事業者数、車両数、実車率及び実働1日1台当たり営業収入の比較
 (需給調整撤廃(H14年2月)の前後の比較(H11年度及び16年度))

都道府県	事業者数		車両数		実車率(%)		実働1日1台当たり営業収入(円)	
	H11年度	H16年度	H11年度	H16年度	H11年度	H16年度	H11年度	H16年度
北海道	352	367	11,403	11,778	35.9	33.3	32,761	27,634
宮城	217	228	3,998	4,626	40.5	35.9	30,881	24,182
福島	171	167	2,916	2,887	44.7	44.4	24,905	21,604
岩手	157	156	2,514	2,554	44.0	40.6	23,476	19,642
青森	145	133	3,404	3,390	39.5	33.3	25,906	20,464
山形	83	84	1,384	1,460	45.6	41.1	26,253	21,283
秋田	113	110	1,881	1,781	41.1	37.7	23,576	19,710
東京	400	400	35,995	34,444	45.8	44.3	51,740	47,454
神奈川	177	175	9,485	10,661	46.3	45.0	42,467	39,475
埼玉	213	194	6,215	6,611	49.7	47.9	33,676	33,141
千葉	245	232	6,585	6,594	48.4	47.4	31,994	30,477
茨木	271	262	3,535	3,341	50.7	47.9	24,303	21,941
群馬	85	74	2,250	2,144	52.3	50.4	23,199	20,747
栃木	114	112	2,133	2,114	52.7	50.5	26,493	24,223
山梨	97	97	1,203	1,202	48.7	46.8	24,346	22,823
新潟	150	140	3,468	3,544	44.9	42.0	27,196	23,434
長野	149	140	3,368	3,439	46.0	42.8	24,633	21,814
石川	101	97	1,797	2,090	41.4	37.6	26,437	21,266
富山	58	57	1,208	1,230	48.4	46.2	29,072	25,056
愛知	165	163	9,454	10,002	38.6	38.6	29,125	28,527
静岡	145	137	5,753	5,810	46.8	45.6	24,650	24,868
岐阜	73	66	2,804	2,783	44.6	42.9	21,208	19,828
三重	75	70	1,651	1,676	44.4	43.2	22,734	22,568
福井	61	59	1,116	1,091	44.4	43.2	25,740	23,289
大阪	161	190	15,576	17,484	43.7	39.5	33,890	28,178
京都	68	64	6,755	6,995	42.7	42.1	28,396	25,698
兵庫	260	259	7,737	8,420	43.5	41.0	29,708	25,817
奈良	70	75	1,186	1,222	47.3	45.7	28,289	25,357
滋賀	28	34	1,155	1,206	47.0	45.5	26,721	24,175
和歌山	82	78	1,978	1,909	43.4	41.7	17,655	15,744
広島	247	263	5,152	6,023	44.1	41.0	28,755	25,664
鳥取	35	37	754	774	47.2	44.3	27,848	23,052
島根	122	119	1,393	1,472	45.5	42.4	21,663	18,621
岡山	191	204	3,032	3,616	46.2	42.4	22,622	19,545
山口	148	137	2,666	2,652	44.7	42.7	22,473	20,382
香川	108	102	1,709	1,778	47.8	44.3	23,846	20,153
徳島	126	123	1,316	1,305	46.5	43.4	20,643	17,094
愛媛	212	198	2,349	2,457	46.3	44.0	26,571	24,414
高知	163	153	1,649	1,623	44.1	39.6	25,726	22,022
福岡	310	314	10,076	11,103	41.3	37.9	28,291	24,633
長崎	154	165	3,201	3,272	37.9	34.2	28,791	23,836
大分	96	94	2,594	2,594	43.0	40.8	22,309	20,384
佐賀	66	63	1,336	1,301	43.0	40.4	21,440	19,652
熊本	189	196	3,802	4,010	40.2	37.0	21,140	18,123
宮崎	47	56	2,105	2,404	39.9	37.4	19,497	16,454
鹿児島	173	173	4,146	4,160	38.3	36.8	18,457	17,674
沖縄	171	160	3,880	4,088	33.8	30.7	26,190	22,311
全国	7,044	6,977	211,067	219,120	43.4	41.1	32,468	28,985

(注) 実車率 = 実車キロ ÷ 走行キロ × 100 (%)

(出典: 全国乗用自動車連合会監修『ハイヤー・タクシー年鑑』(2001-2002年版、2006年版)より作成)

1. 我が国のタクシー規制緩和の経緯とその後の状況

1) 我が国のタクシー規制緩和の経緯

我が国のタクシー事業は需給調整がかけられてきたが、平成8年12月に運輸省は「今後の運輸行政における需給調整の取扱いについて」を決定し、従来の運輸行政の転換を行い、その根幹をなしてきた需給調整規制を人流・物流の全事業分野において、原則として3年から5年の目標期限を定めて廃止することとした。次いで、平成9年3月には橋本内閣(当時)が「規制緩和推進計画の再改定」を閣議決定し、各輸送分野ごとの具体的な目標期限が定められた。この中で、タクシー事業の需給調整規制の見直し期限については、安全確保措置を確立の上、遅くとも平成13年度までに廃止とされ、運賃規制の見直しについても、上限価格を検討の上、遅くとも平成13年度までに措置し、前倒しに努めるとされた。それと同時に需給調整を緩和するということが閣議決定され、平成9年度は基準車両数に1割を上乗せ、平成10年度は2割を上乗せするという需給調整等の規制緩和が進んだ。

そして、需給調整の撤廃を具体化するために、平成12年2月に「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律案」が内閣から衆議院に提出され、同年5月の参議院本会議で可決・成立した。

同法は、(ア)需給調整規制を廃止し、事業者間の競争を促進することにより、事業者の創意工夫を生かした多様なサービスの提供や事業の効率化、活性化を図り、(イ)輸送の安全及び利用者利便の確保は、需給調整規制廃止後においても旅客自動車運送事業にとって重要な課題であり、これらについて十分な措置を講じていく必要があるとして提案された。タクシー事業についての改正内容は、参入規制の免許制から許可制への改正、緊急調整措置の導入、運賃及び料金規制の認可基準の見直し等を主な柱とした。

そして、平成14年2月から、この法律の施行により、タクシー事業の需給規制の完全撤廃が行われた。

2). 規制緩和後のタクシー業界の状況

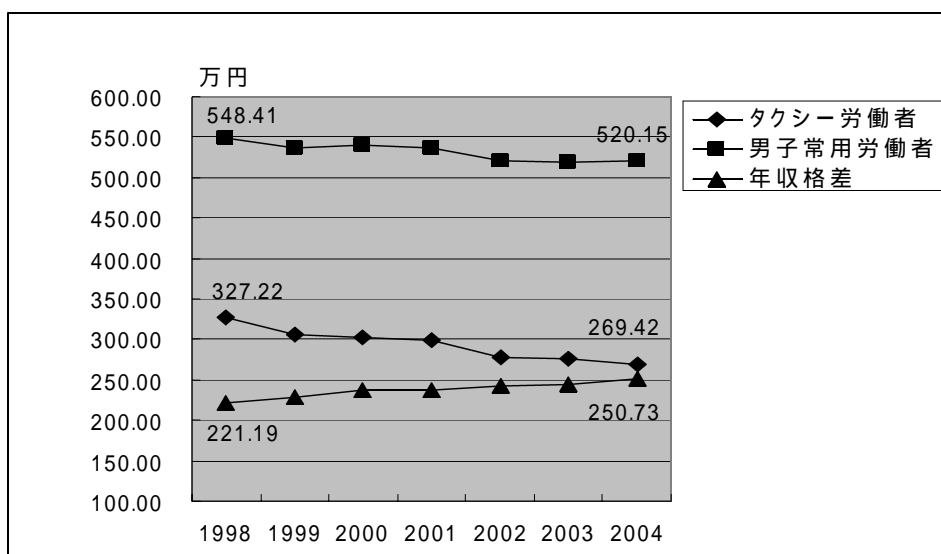
2-1) タクシー運転者の賃金の低下

規制緩和後のタクシー業界の状況については、規制緩和直前の平成14年1月末では事業者数6,828社、車両数20万5,553台だったが、新規参入が進み、平成18年1月末現在では事業者数7,305社、車両数22万3,282台と事業者数で7.0%、車両数で8.6%増加している。

規制緩和によって、競争に生き抜くためにサービスの差別化を進め、利用者の利便を促進する事業者もある一方で、営業ノルマを厳しくしたり、人件費を削減する事業者もあり、需給規制の完全撤廃は、タクシー運転手の労働環境の悪化を招来したと批判されている。

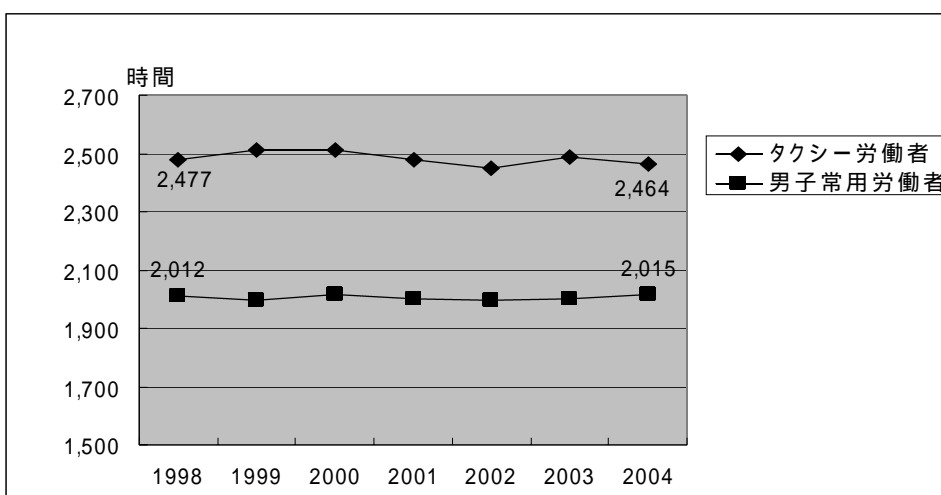
図1は、タクシー労働者¹と男子常用労働者の全国平均の年収とその格差を示したものであるが、男子常用労働者の年収も若干下落傾向にあるにもかかわらず、その格差は拡大しつつある。また、図2はタクシー労働者と男子常用労働者の全国平均の年間労働時間を示したものであるが、タクシー労働者は時間面で恵まれていないことも一目瞭然である。

図1 タクシー労働者と男子常用労働者の全国平均の年収及び格差



(出典：自交総連ホームページ「データ集」(<http://www.yuiuidori.net/atu/>)より作成)

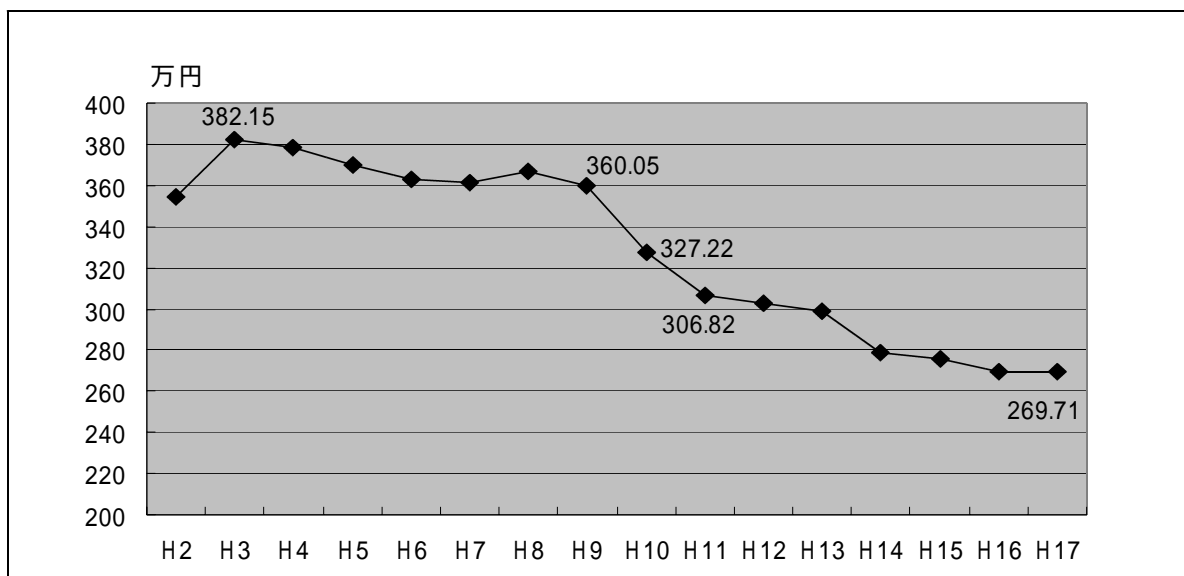
図2 タクシー労働者と男子常用労働者の全国平均の年間労働時間



(出典：自交総連ホームページ「データ集」(<http://www.yuiuidori.net/atu/>)より作成)

図3は、平成2年から平成17年までのタクシー労働者の全国平均年収の推移である。ここで注目すべきは平成9年から平成11年までの平均年収の落ち込みである。タクシー事業においては、平成14年の需給調整規制の撤廃に先駆けて、平成9年度から需給調整規制の緩和措置がとられており、この頃、一段と下落している。政府も、需給調整規制の緩和とタクシー運転者の賃金低下の関係については、政府は不況との因果関係も加えつつも、「残念ながら景気の動向あるいは著しい増車の関係ということもありまして、タクシーの一台当たりの収入が減少を続けておると。そのためにタクシー運転者の収入が低迷しておるといことで、私どもとしても非常に残念な事態だという認識を持っております」²と答弁しており、その事実について、一定の理解を示しているものと言えよう。

図3 タクシー労働者の全国平均年収の推移



(出典：自交総連ホームページ「データ集」(<http://www.yuiyuidori.net/atu/>)より作成)

2 - 2) 安全性とタクシーサービスの質の低下

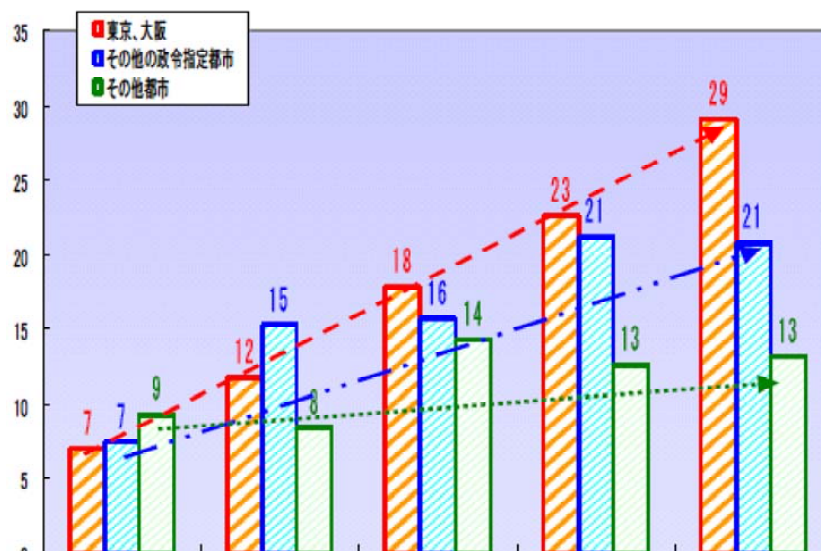
賃金の低下とともに、規制緩和による競争の激化は、タクシーサービスの質の低下を招き、タクシー輸送における安全面や利用者の利便性の向上という側面に影を落としつつある。

図4は、稼働車両1,000台当たりの運転者起因重大事故、過労運転件数であるが、これらはいずれの地域でも増加傾向にある。

図5は、国土交通省が平成17年9月に実施した「タクシー事業における安全管理に関する調査結果」のうちの一つの問いに対するアンケートの調査結果である。

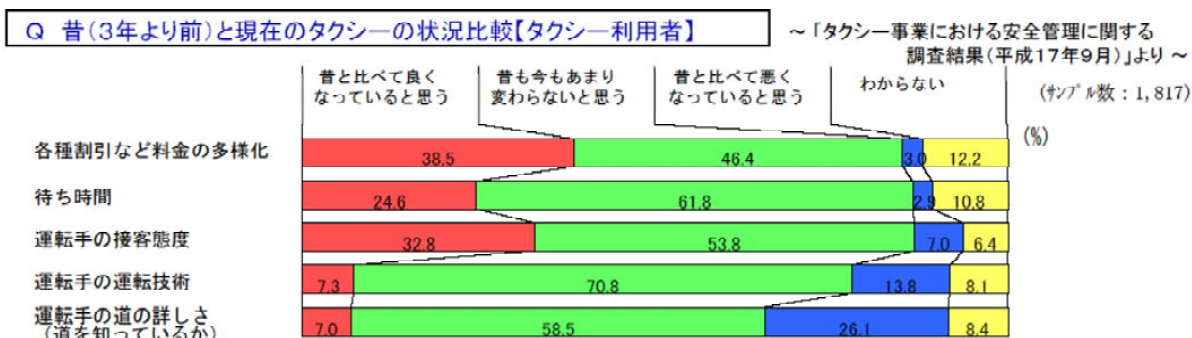
平成14年と平成17年とについてタクシー利用者の視点からの違いを比較したものであるが、この中で特に運転手の運転技術や道の詳しさについて「良くなっている」と回答した人よりも、「悪くなっている」と回答した人の割合が高い。

図4 稼働車両1,000台当たりの運転者起因重大事故、過労運転件数



(出典：国土交通省資料、<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090305/01.pdf>)

図5 昔（3年より前）と現在のタクシーの状況比較



(出典：国土交通省資料、<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090305/01.pdf>)

結局、輸送の安全及び利用者の利便性の確保も十分とはいえなくなった今日、平成12年の法改正の趣旨説明で示された改正の目的を改めて考え直す時期に来ているといえるのではなかろうか。

こうした中、タクシーサービスの水準低下等の問題に対応するため、指定地域を政令指定都市等に拡大し、一定の講習の修了などタクシー運転者の登録の要件を追加することなどを内容とし、タクシー事業に係る輸送の安全及び利用者の利便を確保することを目的とする今回の法案提出がなされるに至った。

以下、法案の内容を見て行きたい。

2. 「タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案」の概要

今回の改正法案の趣旨としては、タクシー事業に係る輸送の安全及び利用者の利便を確保する観点から、タクシー事業の業務の一層の適正化を図るため、指定地域制度を利用者の利便のほか、輸送の安全も確保するためのものに改め、指定地域におけるタクシー運転者の登録制度の見直し及び講習制度の創設を行う等所要の措置を講ずるとしている。

1) 指定地域制度の見直し

法改正のポイントの第一点目は、指定地域制度の見直しである。

その指定地域制度の見直しも大きく分けて二つの改正ポイントがある。

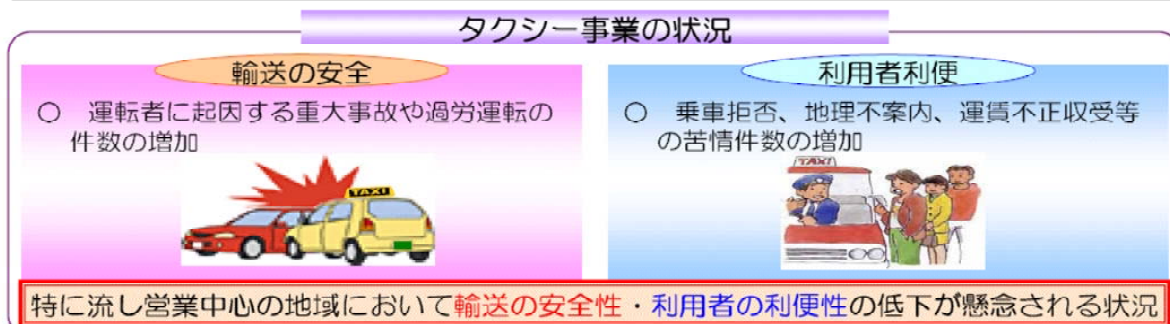
1-1) 要件に「輸送の安全の確保」を追加

第一の改正ポイントは、指定地域の要件に「輸送の安全の確保」を追加することである。

指定地域とは、タクシーによる輸送の引受けが専ら営業所以外の場所において行われており(いわゆる「流し行為」)、かつ、道路運送法に違反する輸送の拒絶その他の行為が頻繁に行われる等タクシー事業の業務が適正に行われていないと認められる地域で政令で定めるものとされてきたが、今後は、「道路運送法に違反する輸送の拒絶その他の行為」について、「道路運送法第27条第1項の規定に違反する適切な勤務時間又は乗務時間によ

図6 「タクシー業務適正化特別措置法の一部を改正する法律案」の概要

タクシー事業に係る輸送の安全及び利用者の利便を確保する観点から、タクシー事業の業務の一層の適正化を図るため、指定地域制度を利用者の利便のほか輸送の安全を確保するためのものに改め、指定地域におけるタクシー運転者の登録制度の見直し及び講習制度の創設を行う等所要の措置を講ずる。



輸送の安全及び利用者の利便の向上、公正な競争の確保に向けた取り組み

事業者に対する措置

- 原則、無通告による監査実施、新規事業者への早期監査等の **監査の充実(平成18年2月～)**
- 酒気帯び等の悪質違反に対する **行政処分の厳格化(平成18年8月～)**
- 合同監査・監督の実施、相互通報制度の拡充など **厚労省との連携強化(平成18年4月～)**

運転者に対する措置

タクシー業務適正化特別措置法の改正

タクシー運転者の登録を行う指定地域制度の見直し

■ 指定地域の要件に、利用者利便に加え輸送の安全の観点を追加 ■

【現行指定地域】
東京、大阪



【改正後指定地域(イメージ)】

東京、大阪、
その他流し営業中心地域
(主な政令指定都市等)



タクシー運転者の登録制度の見直し

■ 運転者登録制度に、利用者利便に加え輸送の安全の観点を追加 ■

○ 登録要件の見直し

【現行】 二種免許の保有等が必要



【改正後】 **輸送の安全、利用者利便**に関する講習の修了を追加

○ 登録の取消要件の見直し

【現行】 法令違反行為や若しく不適當な行為をしたとき等
(乗車拒否、運賃の不正收受、悪質な客引き等)



【改正後】 一定の **重大事故** (死傷者事故等) を引き起こしたときを追加

○ **登録運転者の講習受講命令制度の創設** (業務の改善が必要な運転者に講習の受講を命令)

タクシー事業の業務の適正化、輸送の安全・利用者利便の確実な確保

(出典：国土交通省資料、<http://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/09/090305/01.pdf>)

らない勤務又は乗務、同法第13条に規定する運送の拒絶その他輸送の安全及び利用者の利便を確保することが困難となるおそれがある行為」と改め、指定地域の要件に輸送の安全の確保を追加するとともに、その内容についてより具体的に定められている。

1 - 2) 指定地域の全国展開と特定指定地域制度の創設

第二の改正ポイントは、指定地域の全国展開と特定指定地域制度の創設である。

これまで東京、大阪が指定地域とされてきたが、今後は、指定地域は「流し行為」の割合等を見ながら、政令指定都市を中心に、全国的に拡大していくとしている。

なお、これまでの指定地域（東京、大阪）³については、「特定指定地域」とされることとなっている。

なお、「特定指定地域」とは、指定地域のうち、特に利用者の利便を確保する観点からタクシー事業の業務の適正化を図る必要があると認められる地域で政令で定めるものと定義されている。

そして、これまで指定地域に適用されてきた以下の3点については、特定指定地域のみ扱いとされることとなる。

- (ア) 国土交通省令で定める運転の経歴を有しておらず、又は地理の試験に合格していないことをタクシー運転者の登録の拒否要件とすること。
- (イ) 適正化事業実施機関（現在は東京と大阪のタクシーセンター）が適正化業務を実施することができること。
- (ウ) 国土交通大臣がタクシー乗場及びタクシー乗車禁止地区を指定することができること。

2) タクシー運転者の登録制度の見直し

法改正のポイントの第二点目は、タクシー運転者の登録制度の見直しである。

2 - 1) タクシー運転者の登録の拒否要件の見直し

実際に、指定地域に指定されると、タクシー運転者の登録の拒否要件が新たに加わることとなる。上述したように地理試験の合格要件については、特定指定地域のみであるが、今回の改正では、指定地域におけるタクシー運転者の登録の拒否要件として、「輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する国土交通省令で定める講習を修了していないこと」を追加することとしている。

この国土交通省令で定める講習の内容については、交通政策審議会が平成18年7月にまとめた報告書によると、法令の知識や待遇等に関する一定の講習とされている。

2 - 2) タクシー運転者の登録の取消要件の見直し

更にタクシー運転者の登録の取消要件の見直しが行われている。ここにおいては、指定地域ごとに設けるタクシー運転者登録原簿に登録を受けている者（以下、「登録運転者」という。）の登録の取消しを行うことができる場合として、以下の場合を追加している。

- (ア) 今回の改正では、国土交通大臣は、指定地域のタクシー事業者に対し、特にその業務の取扱いの改善を図る必要があると認められる登録運転者に、輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する講習として国土交通省令で定めるものを受けさせるよう

命ずることができることとされたが、この命令に係る講習を受けないとき。

(イ) 道路運送法第29条の規定⁴による届出がされた重大な事故を引き起こしたとき。

また、現行の「一般乗用旅客自動車運送業の用に供する自動車の運転者の職務に関して著しく不当な行為をしたと認められるとき」との要件の「著しく不当な行為」は、「輸送の安全又は利用者の利便を確保することが困難となるおそれがある著しく不当な行為」と改められている。

3) タクシー事業者に対する登録運転者の講習受講命令制度の創設

法改正のポイントの第三点目は、タクシー事業者に対する登録運転者の講習受講命令制度の創設である。

指定地域のタクシー事業者は、その雇用する登録運転者で、特に業務の取扱いの改善を図る必要があると認められる者に、輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する国土交通省令で定める講習を受けさせるよう命ずることができることとされているが、交通政策審議会が平成18年7月にまとめた報告書では、事故歴等の面で問題のある運転者を雇用してはならないよう措置し、雇用者側の責任を明確化するとされている。

また、これと同時に、登録運転者業務経歴証明書の交付を行うとしている。

登録運転者業務経歴証明書とは、重大な事故の有無その他の当該登録運転者の業務の取扱いに関する経歴に係る国土交通省令で定める事項を記載した書面とされている。要するにこれは公に認められた業務履歴書である。これを発行することにより、事業者が登録運転者の採用の際の材料としたり、登録運転者が登録運転者業務経歴証明書の内容をなるべく良好に保とうとすることで、安全等へのインセンティブの向上が図られることが期待されている。

4) タクシー運転者の登録事務等を行う機関の指定制から登録制への変更

法改正のポイントの第四点目は、タクシー運転者の登録事務等を行う機関の指定制から登録制への変更である。

従来の指定地域においては、タクシー運転者の登録については、国土交通大臣の指定を受けた指定登録機関が行っていた。指定登録機関は東京と大阪のタクシーセンターである。

今回の改正により、タクシー運転者の登録については、登録実施機関が行うことに改められることとなる。登録実施機関については、(ア) 登録事務等を行うために必要な設備を有し、これを用いて登録事務を行い、(イ) 登録事務等の信頼性の確保のために専任の管理者が置かれるとの要件を満たす場合に、国土交通省は、登録実施機関の登録を申請した者の登録をしなければならないとされている。ただし、タクシー業務適正化法、道路運送法等の違反で罰金以上の刑に処せられ、その執行を終わり、又は執行を受けることがなくなった日から起算して二年を経過しない者等は、登録を受けることができないとされている。

おそらく、指定登録機関として名乗りを上げるのは、全国各地のタクシー協会であろうが、要件さえ満たしていれば民間企業でも登録実施機関になり得ることもできるため、同

一指定地域内に複数の登録実施機関が存在することも当然に予定されている。

この際に、マンションの耐震偽装問題でも見られたように、民間の検査機関や登録機関の道徳性を性善説的に捉えすぎると、思っても見ない落とし穴がある場合があり、その点は国はよく注意して、監督する必要があるだろう。

ところで、東京、大阪のタクシーセンターについては、登録業務の独占的な取扱いがなくなったとしても、引き続き、特定指定地域だけに限定されている地理試験代行機関として地理試験を実施し、また、適正化事業実施機関として適正化事業を行うこととなる。

適正化事業とは、(ア)タクシー運転者の道路運送法に違反する運送の引受けの拒絶その他同法又はタクシー事業適正化特別措置法に違反する行為の防止及び是正を図るための指導、(イ)タクシー運転者の業務の取扱いの適正化を図るための研修、(ウ)タクシー事業の利用者からの苦情処理、(エ)タクシー乗り場その他タクシー事業の利用者のための共同施設の設置及び運営、とされている。

なお、特に適正化事業実施機関は、当該特定指定地域内に営業所を有するタクシー事業者から負担金を徴収することができる権限を法律で認められている⁵。

3. 今後の課題

1) 量から質への転換

いずれにしても、タクシーの輸送人員はピークの昭和45年度の42億8,900万人を指数として100とすると、平成16年度においては22億4,400万人と52まで落ち込んでいる。そのような長期的な需要の下落傾向の中で、需給調整規制の撤廃という数量規制の緩和を行えば、表1で見たように、実車率や実働1日1台当たりの営業収入は下落してしまうが、このような状況に接しても、政府に量的規制への方針転換の期待をすることは難しいだろう。

国土交通省はタクシーの規制緩和後の状況把握等に努めるため、まず、自動車交通局旅客課長の私的な勉強会として、平成16年10月に「魅力あるタクシー事業のあり方研究会」を立ち上げ、平成17年8月に「中間とりまとめ」を得ている。

この「中間とりまとめ」の「おわりに」の部分で、「国による需給調整規制が正当化されていた時代には、何か問題が生じて、行政指導で対応策を講じることで一定程度の成果を上げることができた。道路運送法が抜本的に改正された現在、そのような形での行政介入が許容される社会・経済情勢ではない」としている。これは、需給調整による「量」による問題解決は行わないことを示している内容ともとれる。

そこで政府が示してきたのは、「量」から「質」への転換である。

「中間とりまとめ」においては、タクシー業者が景気等の低迷等による収益悪化を増車等により補おうとしますます競争激化を招く悪循環の原因は、従来型のビジネスモデルに問題があるとしている。

また、この「中間とりまとめ」の後の平成17年10月からは、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会において、規制緩和後のタクシーの状況について実態把握及びその分

析を行い、輸送の安全及び利用者利便の確保を一層確実なものとするため、今後の望ましいタクシーサービスの在り方及びその実現のために必要な環境整備方策を調査審議するとして、「タクシーサービスの将来ビジョン小委員会」が開催され、同小委員会は平成18年7月に報告書をまとめた。

この報告書においても、基本は「従来のタクシー」から、公共性の高い「総合生活移動産業」への転換を図ることを提言している。

「総合生活移動産業」への転換とは、報告書によると、地域の総合交通体系を構築する公共交通機関としての機能を中心としつつ、機動性や柔軟性といったタクシーの強みを活かし、多様化・高度化する利用者ニーズにきめ細かく対応した多種多様なサービスを提供する産業に転換することであるとしている。

具体的に「総合生活移動産業」としてのタクシーに求められる役割は、(ア)1から数名の利用者の移動に当たって快適な時間と空間を提供する専属のコンシェルジュ的な役割、(イ)高齢者・障害者等の移動制約者の移動手段、(ウ)地域密着型生活支援サービス、(エ)地域社会の安全・安心へ貢献する主体としての役割、(オ)国内外の観光客に対する地域・日本の顔、とされ、こうした多面的なサービスを積極的に提供することで、マイカーや他の輸送機関では対応できない利用者の需要を獲得し、利用者満足(CS)の向上を図ることが、タクシーサービスの活性化と発展には不可欠であるとされている。

ただ、報告書においても、「総合生活移動産業」へと転換を図るため、「(1)公共交通機関としての安全・安心なサービスの提供を確保し、公共交通機関としてのタクシーサービスを堅固なものとした上で、(2)多様化・高度化するニーズに対応したサービス提供の促進を行うための環境整備を行い、(3)公共性の高いサービスを提供する者としての社会的責務を果たすため、渋滞・環境問題へも適切に対応することが必要であり、そのために必要な施策については、可能な限り早期に実現を図る必要がある」としつつ、「国においては、各施策の実現に向けた作業を開始することが必要であり、特に、運転者の要件の見直し及び運転者登録制度の導入については、早急に検討に着手し、実効性の高い仕組みを構築すべきである。また、事業者・産業界においても、必要な検討を開始し、実施できるところから、順次、具体的な施策の実現を図ることが必要である」としているが、その実効性を確保するには、国としてその実施の目標時期をできるだけ明確にする必要があるのではなかろうか。

2) 避けて通れない根本問題への対応の必要性

本稿末尾に掲載した表2を見てもらいたい。これは平成12年5月18日の参議院交通・情報通信委員会で「道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律案」が可決された際に付された附帯決議に対する国のいままでの措置状況を掲載している。

当時の運輸大臣は「ただいま全会一致をもって御決議のありました附帯決議につきましては、その趣旨を十分尊重し、運輸省として真剣な努力をしてまいり所存であります」⁶との発言を行ったにもかかわらず、これを見ると6年も経過した平成18年から対応したものが非常的に多いことが分かる。

結局、当初、国会で懸念していた事項について、速やかな対応がなされず、競争の激化やそれに伴うタクシー運転手の賃金低下等の問題を、経済構造改革の名の下に黙認し続けてきた感もある。特に監査の充実・強化については、平成12年の法改正の審査で再三にわたって議論が行われており、その対応の遅れは否めないのではなかろうか。

国が報告書で提言しているようなビジネスモデルの転換等「質」の問題に焦点をいくら当てても、その根本原因となった需給調整規制撤廃の問題をどうするかという問題は、避けて通れないのではなかろうか。

今後、タクシーの増車による事業者の収益悪化とタクシー運転者の収入の低下が、ますますタクシー事業全体の「量」より「質」への転換のインセンティブを削いでしまえば、報告書がいくら「今こそタクシーがその特徴を活かして時代の要請に適したサービス業へと脱皮を図り、マイカーやバス等他の輸送機関に対する優位性をアピールする好機である」としても、タクシー事業全体に行き渡らせる前に、タクシー産業が衰退してしまう可能性があるからである。

報告書では、「現在の旧態依然としたタクシーサービスの在り方のままでは、サービスの質の低下、安全性への懸念を惹起し、公共交通機関としての役割を果たせず、産業として衰退していくことが懸念される」としているが、そうであるならば、今回のタクシー事業適正化法案の改正を含めた質的転換を、迅速かつ強力で推進して、行政としての責任を果たさなければならないだろう。

もし、そうしたビジネスモデルへの転換を迅速に行うことが困難であるならば、また、今回の法改正を含めた質的転換の効果がなかなか認められないのであれば、やはり、需給調整規制を復活するとまでは言わないものの、タクシー事業者、タクシー台数、タクシー運賃等の数量的な問題に目を向けざるを得ないのではなかろうか。

例えば、原油高を背景として、昨年来、タクシー運賃の値上げの認可申請が長野や大分を初めとして各地で行われているが⁷、これはまさにタクシー業界の切実な本音として現れたのではなかろうか。一方で規制緩和による競争激化を招いておいて、一方で原油価格の高騰を奇貨として値上げ認可でその火を消すような対応では、国としてのタクシー事業に対する経済政策の方向が定まりにくいことを露呈してしまったような感すらある。

なお、運賃改定手続に関しては、運賃適用地域ごとに、原則として最初の申請があったときから3ヶ月の期間の間に申請を受け付け、申請があった法人事業者の車両数の合計が、当該運賃適用地域における法人事業者全体車両数の7割を超えた場合に、運賃改定手続を開始することとなっているが、大阪や仙台など競争が激しく、手続開始基準を満たせなかった地域もあり、今後、そうしたジレンマに陥った地域の救済も課題となつてこよう。

また、需給調整を撤廃すると、参入が促進されるというが、表1を改めて見てみると、事業者数、車両数ともに増加した地域（宮城、大阪、岡山、広島等）もあれば、逆に両方とも減少した地域（秋田、茨城、群馬、和歌山等）もあり、地方に起こった現象がバラバラになっている。これは、地域性の強いタクシー事業を全国一律のルールで運営することの難しさを示すものであり、国で一元管理するよりも地方分権を促進した方が望ましい行政分野ではないかとも思われる。

表2 道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律案に対する
 附帯決議（参議院交通・情報通信委員会、平成12年5月18日）と、国の現在まで
 の措置状況

附帯決議の内容	現在までの措置状況
<p>1．一般乗合旅客自動車運送事業及び一般乗用旅客自動車運送事業の許可に当たっては、許可基準を具体的に定め、公示する等許可の運用について、統一性、透明性を確保するとともに、最低車両台数の確保等輸送の安全確保のため、事業計画、事業遂行能力等について、厳格な審査を行うこと。</p> <p>また、個人タクシーについては、現行の位置付けを踏まえて資格要件を厳格に定めること。</p>	<p>【事前審査】 新規事業者に対する指導等の充実（H18.4～）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・許可書交付時における法令遵守等の指導の実施 ・運輸開始届出時に車両、車庫、休憩施設等の事業施設の日付入り写真、車検証（写）、任意保険証（写）の提出を義務付け <p>【事後のチェック】 監査の充実・強化（H18.2～）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原則、無通告による監査 ・新規参入事業者に対する早期監査 <p>地方運輸局の組織を再編し、監査部門を設置するとともに、監査要因を増員（H14.7～）</p>
<p>2．公正競争確保及び道路運送に関する秩序確立のため、事業許可後の指導監督を強化するとともに、輸送の安全等確保命令、事業改善命令、許可取消処分等について基準を明示し、行政処分の点数制を導入する等、厳正かつ機動的に運用すること。</p> <p>また、事業者ごとの事故や法令違反状況等の情報を利用者に提供する方策を推進すること。</p>	<p>行政処分基準の見直し（H18.2～）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・再違反に対する処分の加重等、メリハリのある行政処分の実施 <p>酒気帯び等悪質違反に対する行政処分の厳格化（H18.8～）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業者ぐるみの悪質違反の下命容認の場合、即7日間の事業停止など
<p>3．輸送の安全確保と適正労働条件の確立を図るため、最高乗務距離等の制限、過重労働を強いることとなる累進歩合やノルマの排除、運転者に対する安全教育の充実等について、所要の措置を講ずること。また、自動車運転者の労働時間等改善基準の遵守</p>	<p>厚生労働省との連携強化（H18.4～）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・労働基準監督署との合同審査・監督 ・最低賃金法違反の疑いがあると認められた場合の相互通報制度 ・社会保険の未加入状況等についての通報制度

<p>について、関係行政機関間のより一層の連携を図り、指導監督を徹底するとともに、労働条件の地域間格差の改善に努めること。</p>	<p>これまでの最高乗務距離規制地域（東京、大阪等18地域）に加え、新たに流し営業中心の都市（仙台、名古屋等22地域）について、平成19年12月から運行記録計による運行管理を義務付け（H18.12地域指定）</p>
<p>4．一般乗合旅客自動車運送事業の運賃変更命令の発動基準及び一般乗用旅客自動車運送事業の運賃認可基準について、他の事業者との間で不当競争を引き起こすおそれのある運賃を排除するため、具体的な基準を設け、厳正に運用すること。また、その基準には、人件費等の費用について適正な水準を反映させること。</p>	<p>自動認可運賃の下限運賃（上限運賃から約10%）を下回る運賃については、原価計算により個別に審査（42事業者に対して認可）過去に半額運賃の認可申請について、却下処分をした事例あり（H17.10）</p>
<p>9．一般乗用旅客自動車運送事業に係る緊急調整措置について、地域の実情等を十分勘案して、発動基準をあらかじめ具体的に策定するとともに、事態改善のため、機動的かつ適切に運用すること。</p>	<p>指定基準の見直し（H18.2）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・指標、数値基準の見直し ・特別重点監視地域指定制度の創設
<p>10．需給調整規制の廃止後は、悪質事業者排除、運転代行等による事業類似行為防止等がこれまで以上に重要となることから、関係行政機関の協力・連携を強化し、指導監督及び取締りを徹底すること。また、運転代行業については、違法行為排除、業務の適正運営及び安全確保等に関し、必要な法規制を早急に検討すること。</p>	<p>自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律の制定（H13.6）</p> <p>代行運転自動車の運転者へ第二種免許の義務付け（H16.6）</p> <p>H18.3末現在認定事業者数5,999者、随伴自動車数23,707台</p>
<p>11．タクシー業務適正化特別措置法の指定地域の拡大については、実情を的確に把握しつつ、検討すること。また、タクシー近代化センターの業務について、運営体制等の問題が指摘されていることを十分踏まえ、効率的・効果的な事業の実施を図るための見直しを行い、必要な措置を講ずること。</p> <p>12．タクシー業務適正化特別措置法の指定地</p>	<p>交通政策審議会「タクシーサービス将来ビジョン小委員会」報告書（H18.7）において、運転者登録制度の見直し、導入地域の拡大について提言</p> <p>奈良県を除く全ての都道府県で「タクシー事業の適正化のための協議会」を設置</p>

<p>域にかかわらず、タクシー業務の適正化、良質な運転者の確保方策、利用者利便の向上のために、行政機関、関係の事業者団体及び労働者団体等からなる関係者の協議機構を設けること。</p>	
<p>13. 交通バリアフリー対策促進の観点から、タクシー等を活用したSTS（スペシャル・トランスポート・サービス）の充実を図るため、所要の支援措置を講ずること。</p>	<p>福祉輸送の共同配車センター設立等の福祉輸送普及促進モデル事業に対して支援（H18～） 育児支援輸送サービスの実証実験を実施（H16）</p>

（出典：国土交通省資料より作成）

- 1 用語の表記については「タクシー運転者」に統一したかったが、出典先のデータ名が「タクシー労働者」となっていたため、図の表題とその説明限りにおいて「タクシー労働者」としている。
- 2 第163回国会参議院国土交通委員会会議録第1号18頁（平17.10.25）
なお、会議録本文では「著しい増車の関係、こともありまして、」となっていたが、読みやすいように、「著しい増車の関係ということもありまして、」と書き直している。
- 3 現在の指定地域はタクシー業務適正化特別措置法施行令（以下、「施行令」という。）では、具体的に東京は特別区、武蔵野市及び三鷹市の区域となっており、大阪は大阪市、堺市、豊中市、池田市、吹田市、泉大津市、高槻市、守口市、茨木市、八尾市、箕面市、門真市、摂津市、高石市、東大阪市、三島郡島本町及び泉北郡忠岡町の区域となっている。なお、施行令で用いられている行政区画は平成12年12月1日現在のものとされている。
- 4 道路運送法第29条（事故の報告）
一般旅客自動車運送事業者は、その事業用自動車が転覆し、火災を起こし、その他国土交通省令で定める重大な事故を引き起こしたときは、遅滞なく事故の種類、原因その他国土交通省令で定める事項を国土交通大臣に届け出なければならない。
- 5 タクシーセンターの徴収金額はタクシー1台当たり年間35,000円である。
- 6 第147回国会参議院交通・情報通信委員会委員会会議録第18号17頁（平12.5.18）
- 7 平成19年3月30日現在で全国79の運賃ブロックのうち51の運賃ブロックで値上げ申請が行われている。
長野と大分については平成19年4月20日に値上げが認可され、同月27日に値上げが実施される予定である。
なお、増収率については大分県が10.71%、長野県A地区が10.56%、同B地区が9.83%である。
ちなみに長野県A地区とは長野市（旧水上郡豊野町の地域を除く）、千曲市、埴科郡の全域であり、同B地区とは長野県A地区を除く全域である。