

タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法について

— 国会における論議と施策への反映等 —

国土交通委員会調査室 山越 伸浩

1. はじめに

平成26年1月27日、第185回国会で可決・成立した「特定地域における一般旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の一部を改正する法律」（以下「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」という。）が一部施行された。

この法律は、議員立法として提出されたもので、タクシーに関係する三つの法律（「特定地域における一般旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する法律」（以下「タクシー適正化・活性化法」という。）¹、「タクシー業務適正化特別措置法」（以下「タク特法」という。）、「道路運送法」）について、それぞれ改正がなされたものである。

本稿では、これまでの主なタクシー関係法の整備の経緯、議員立法として「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法案」が提出された経緯、同法の概要及び同法案に関する国会での主な論議について整理していきたい。

2. これまでの主なタクシー政策の経緯

（1）道路運送法の制定

昭和22年4月、旧運輸省と旧内務省に二分されていた陸運行政が一元化されるとともに、道路運送に関する総合法規として「道路運送法（旧）」が定められ、23年1月から施行された。「道路運送法（旧）」においては、自動車運送事業は公共性が大きいとされ、免許制や認可制によることとされた。しかし、貸切バス事業とタクシー事業とが区別されていない等、法律上の規定と自動車運送事業の実態が必ずしも合致しないことなどが問題となり、26年、新たに「道路運送法」が定められることとなった²。

「道路運送法」においては、自動車運送事業の種別を実態に合致させ、タクシー事業も「一般乗用旅客自動車運送事業」として規定された。また、各種の免許、許可、認可等についての基準が、法律に明定されるとともに、自動車運送事業の運賃・料金に関しては、一定額を明確に定めること等とされた³。

こうした許認可制度や運賃制度の導入によって、行政通達により、全国が営業地域単位に分けられ、当該営業地域内のタクシーの総量を許認可制で増減する需給調整規制が行われるとともに、営業区域とは別に運賃ブロックも設定され、同一地域同一運賃（同じ運賃ブロック内であればどのタクシーに乗っても全て同じ運賃）が適用されていくこととなった。しかし、後述するように、需給調整規制は撤廃され、運賃は届出制へと移行した。

(2) タク特法の制定

タクシー輸送は、その機動性、迅速性、随時性等が利用者の需要に合致し、所得水準の上昇を追い風に、昭和30年代後半からその利用が著しく伸びたが、一方で、特に夜間の乗車拒否、不当料金請求等の違法行為が頻発し、サービスの低下が社会的問題となった⁴。

昭和44年8月、旧運輸省は、こうした事態に対処するため、「大都市におけるタクシーサービスの改善対策」を策定し、東京、大阪においてタクシー近代化センター（後のタクシーセンター）を設立し、センターによるタクシー業務適正化事業（街頭指導、研修、苦情処理、タクシー乗り場及びタクシー運転者の共同休憩施設の設置運営等）を実施した。

さらに、昭和45年、タクシー輸送力が著しく不足し、乗車拒否等の違反行為が頻繁に行われるような地域におけるタクシー業務の適正化を図るため、法律上の措置により悪質運転者を排除する等の必要があるとして、タクシー業務適正化臨時措置法が制定された。

同法では、上述のような地域が指定地域（東京、大阪）⁵として指定され、その地域内のタクシー運転者については登録制度が採用された。タクシー運転者の登録制度は、指定地域内のタクシー事業者に、登録運転者以外の者を乗務させないことと登録タクシー運転者証の表示を義務付けた。また、登録等の事務やタクシー適正化業務を行う財団法人をタクシー適正化業務実施機関として運輸大臣が指定できることとされ⁶、昭和45年8月、東京、大阪のタクシー近代化センターがそれぞれ同法による指定を受けた。

(3) 規制緩和による需給調整規制の撤廃

平成に入り、行政改革の動きとあいまって、タクシー事業においても、従来行われてきた需給調整規制や同一地域同一運賃のような規制により、事業者による経営の効率化が進まず、利用者の様々なニーズに対応した新しいサービスが提供されにくいとの指摘がなされるようになった。そこで、タクシー車両数の供給緩和⁷やゾーン運賃制⁸の導入等の運賃規制の緩和が推進された。

こうした緩和が進む中、旧運輸省は、「今後の運輸行政における需給調整の取扱について」（平成8年12月5日運輸省許認可事務等改革推進本部決定）で、人流・物流の全事業分野において、原則として、目標期限を定めて需給調整規制を廃止する方針を打ち出した。これは、「規制緩和3か年計画」（9年3月31日閣議決定）に反映され、タクシー事業については、「需給調整規制の廃止について、運輸政策審議会の答申を平成10年度に得る。これに基づき、安全の確保、消費者保護等の措置を確立した上で、遅くとも平成13年度までに需給調整規制を廃止することとし、可能な限りその前倒しを図る」とされた。

これを受けて開催された、運輸政策審議会自動車交通部会より、平成11年4月9日、需給調整規制の廃止後におけるタクシー制度の在り方等について、答申「タクシーの需給調整規制廃止に向けて必要となる環境整備方策等について」が出され、12年5月、「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」（以下「道路運送法等改正法」という。）が制定された。

この法律では、第一に、道路運送法が改正され、①タクシーの参入規制の免許制から許可制への変更、②増車について認可制から届出制への変更という需給調整規制の撤廃がな

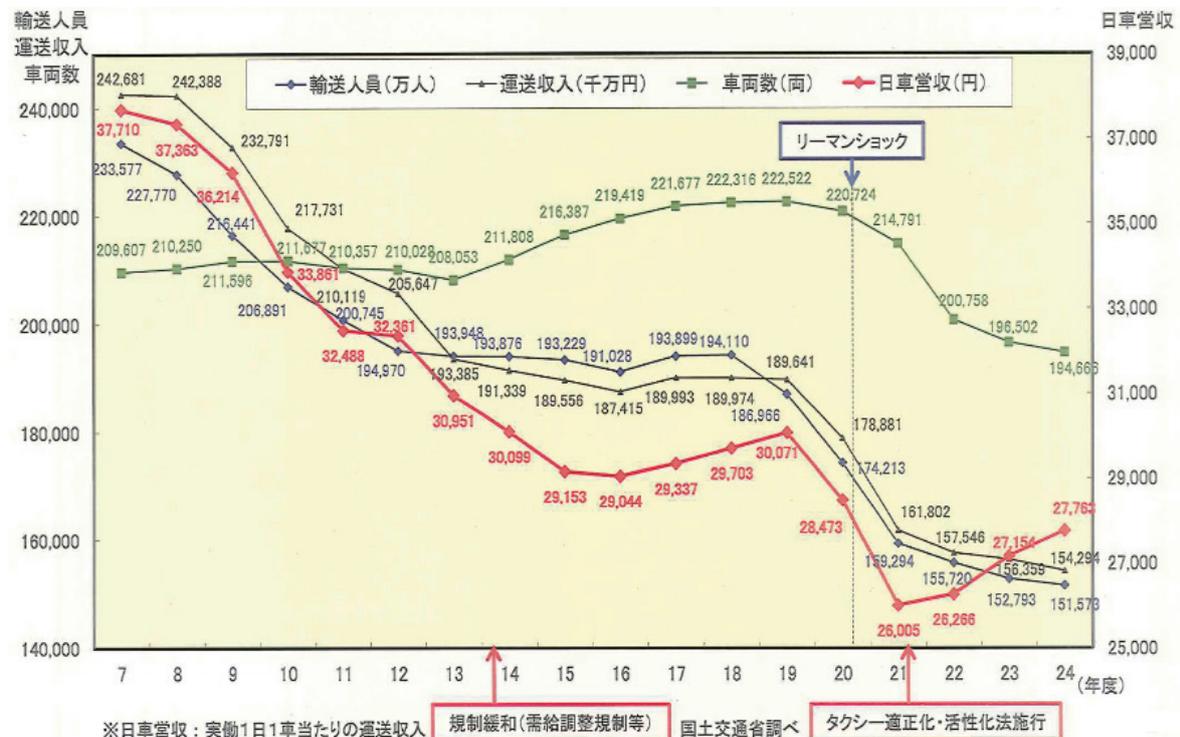
されるとともに、需給規制撤廃により発生する供給過剰状態のセーフティーネットとして、新規参入・増車を時限的に禁止する「緊急調整地域」の指定制度の導入がなされた。また、運賃及び料金規制の認可基準の見直し等も講じられた。第二に、「タクシー業務適正化臨時措置法」が改正され、「タクシー業務適正化特別措置法」(タク特法)への名称変更と、指定地域要件の改正等がなされた。

平成14年2月、「道路運送法等改正法」が施行されたが、施行後の状況については、タクシーの待ち時間の短縮、多様な運賃・サービスの導入等の規制改革の成果が見られる一方で、タクシー需要の長期的な減少傾向が続き、参入規制の撤廃がタクシー車両の増加を招き、多くの地域で供給過剰状態に陥り、収益基盤の悪化、運転者の賃金等の労働条件の悪化、それに伴う法令違反や事故件数の増加等、いわゆる「タクシー事業を巡る諸問題」が指摘されるようになった。

規制緩和によるサービスの多様化によって需要が喚起されるとした政府の説明にもかかわらず、需要は低迷し、輸送人員もタクシー業界全体の運送収入も一貫して減少を続けている。一方、タクシー車両数は、19年度にピークに達した後、後述の「タクシー適正化・活性化法」(平成21年10月施行)によって行われた減車等により、減少している。日車営収⁹も、同様に、21年度に底を打って持ち直す傾向にある(図表1参照)。

しかし、平成24年度におけるタクシー労働者の年間所得は296万円と全産業平均の労働者の年間所得530万円より安く、労働時間も2,364時間と全産業平均の2,184時間に比して長く、厳しい状況が続いている。

図表1 タクシーの輸送人員、運送収入、車両数、日車営収



(出所) 国土交通省資料

(4) タクシー事業を巡る諸問題への対応

「タクシー事業を巡る諸問題」に向けた主な対応策としては、以下の四つの観点から対策が講じられてきている。

ア 運転者の資質の向上

運転者の資質の向上という観点からは、「タク特法の一部を改正する法律」（平成20年6月施行）により対策が実施された。同法により、タクシー事業を公共性が高い「総合生活移動産業」に転換させるため、タクシー運転者の資質の向上を図るとして、①東京、大阪のみであった指定地域制度が全国的に導入され、②新たに指定地域に指定された地区では、運転手の登録制度の要件として二種免許の保有だけでなく法令知識や接客等の講習の受講が加えられ、③東京、大阪を特定指定地域として、当該地域では運転者の登録要件としての地理試験の実施等を改正以前と同様に行うこと等の改正が行われた。

現在、指定地域は、全国13地域（札幌、仙台、さいたま、千葉、東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡）が指定され、うち3地域（東京、大阪、横浜）が特定指定地域に指定されている。

イ タクシー運賃・料金の値上げ

タクシー運賃等の値上げという観点からは、平成18年6月より、原油価格高騰を契機として、収益基盤の悪化の防止及びタクシー運転者の労働条件の改善を図るため、タクシー運賃・料金の引上げ申請が、全国の多くの地域で行われた。19年4月の長野と大分における認可を皮切りに、23年2月までの間に全国の運賃ブロック61地域で認可された。

ウ 新規参入・増車の規制

先述した道路運送法等改正法により、道路運送法第8条では、タクシーの供給輸送力が著しく過剰である等の地域について、国土交通大臣は、期間を定めて「緊急調整地域」として指定できることが定められ、同地域として指定されれば、新規参入も増車も禁止されることとなった。これまでに沖縄本島（平成14年9月1日～18年3月31日）と仙台市（20年1月9日～22年8月31日）がそれぞれ指定された。

また、緊急調整地域に指定されるような事態を未然に防ぐため、「特別監視地域」と「特定特別監視地域」が運用（行政通達）により導入された¹⁰。

特別監視地域は、供給過剰の兆候のある地域について増車規制を行う制度で、平成13年10月、行政通達に基づき創設された。同地域で行われる既存の事業者の増車への対策としては、増車を行う7日前に事業者は増車の届出を行い、増車実施後に監査を受けることとされたが、新規参入については特に対策は講じられなかった。

特定特別監視地域は、特別監視地域のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が特に大きな地域（おおむね人口30万人以上の都市を含む営業区域）とされ、運転者の労働条件の悪化や不適切な事業運営の下で行われる供給の拡大について、平成19年11月20日より事業者の慎重な判断を促すための試行的措置として講じられた。また、

同地域では、新規参入については、最低車両台数の引上げ、社会保険等の加入状況調査、労働条件等に関する計画の提出等が義務付けられた。既存事業者の増車については、60日前の事前届出、増車前監査の実施とそれに基づく増車見合せ勧告、労働条件等に関する計画の提出や計画と乖離した場合の減車勧告等が導入された。

エ 事業者同士の協議による減車（タクシー適正化・活性化法の制定）

しかし、アからウの対策によっても「タクシー事業を巡る諸問題」について根本的な解決に至らなかったため、供給抑制（減車）の観点から新たに対策が講じられた。

具体的には、特定地域を定め、その地域内においては、規制緩和の趣旨に反しないよう、国が率先して数量調整を行うのではなく、タクシー事業者同士の協議による減車等を可能とするタクシー適正化・活性化法が制定され、平成21年10月に施行された。

タクシー適正化・活性化法の概要は、以下のとおりである。

1. 特定地域の指定等
 - ① 国土交通大臣は、供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域を特定地域として指定する。
 - ② 国は、特定地域におけるタクシー事業の適正化を推進するため、検査、処分その他の監督上必要な措置を的確に実施する。
2. 特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施
特定地域において、地方運輸局長、地方公共団体の長、タクシー事業者、タクシー運転者、地域住民等の地域の関係者は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画（地域計画）を作成することができる。
3. 特定事業計画の作成
 - ① 特定地域のタクシー事業者は、単独又は共同で、地域計画に即してタクシー事業の適正化及び活性化に資する取組（特定事業）を実施するための計画（特定事業計画）を作成し、国土交通大臣の認可を受けることができる。
 - ② 特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等（事業再構築）について定めることができる。

3. タクシーの規制の在り方に関する議員立法の動き

（1）タクシー適正化・活性化法施行後の動き

タクシー適正化・活性化法の施行時に、「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基本方針」が策定され、タクシー事業の適正化及び活性化の意義・目標、地域計画の作成に関する基本的な事項、特定事業その他の地域計画に定める事業に関する基本的な事項等が取りまとめられた。

また、タクシー適正化・活性化法附則第5項の「タクシー運賃及び料金の許可基準の見直し」が道路運送法の読替規定として衆議院修正により規定され、タクシー運賃及び料金の許可基準に関する道路運送法第9条の3第2項第1号の規定の適用については、「当分の間、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ものとする」とされた。これを受け、平成21年8月、国土交通省の「タクシー運賃制度研究会」が取りまとめた報

告書「タクシー運賃の今後の審査のあり方について」では、自動認可運賃の下限の設定、下限割れ運賃の審査の慎重性の確保、運賃割引審査の導入などの考えが示され、同年10月、自動認可運賃の下限の設定について、全国一律で上限から10%低い額と設定されていたものが、地域の実情に即した額（上限からおおむね5%程度）に縮小された。

「特定地域」は、全国で141地域が指定され（平成26年1月には155地域）、参入・増車への対応、減車実施業者に対する監査の特例などの規制基準が設けられた。これらの地域で事業者同士の話し合いによる減車が進められた結果、およそ4年間のうちに全国で約9.1%の減車が実施され、日車営収にも改善が見られた。

しかし、タクシー適正化・活性化法による減車スキームは、あくまでも事業者の自主的な協議に任されていたため、協議会への参加や減車に応じないフリーライダー的な「アウトサイダー事業者」に対する不満が、減車に努める事業者の間に高まっていった。

（2）新潟市等に所在するタクシー事業者による価格カルテル事件

こうした中、平成23年12月、「新潟市等に所在するタクシー事業者による価格カルテル事件」が発生した。この事件は、22年3月に新潟交通圏のタクシー事業者26社が北陸信越運輸局から運賃変更（値上げ）認可を受けたことに関し、「特定地域タクシー特措法」で設立された地域協議会において、タクシー事業者が共同して運賃を決定したこと等が「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律」（以下「独禁法」という。）第3条（不当な取引制限の禁止）の規定に違反すると公正取引委員会から判断され、25社に対し、排除措置命令及び課徴金納付命令（2億3,175万円）が発せられるとともに、減車に対しても「注意書」が発せられたものである。事業者側はこれを不服として、運賃値上げはあくまでも運輸局の指導に従い各社個別の判断により行ったと主張し、審判（平成24年4月～26年1月）が行われ、審決が待たれているところである。

この事件は国会でも取り上げられたが、竹島公正取引委員会委員長（当時）が示した主な問題点は、以下のとおりである¹¹。

- ①タクシー適正化・活性化法は、独禁法の適用を除外することを規定していない
- ②協議会で、タクシー運賃について共同して決めたことは価格カルテルである
- ③協議会は共同減車についてのものであって、料金を決める場ではない
- ④地域計画を乗り越えて、各社ごとに減車割当を行う行為も、独禁法違反である
- ⑤カルテル、談合は、諸外国でも当然違法であり、情状酌量の余地はない

（3）タクシー適正化・活性化法等の改正に向けた動き（「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法案」の成立）

タクシー事業に係る道路運送法に基づく制度の在り方について政府による検討が期待されていたが、タクシー適正化・活性化法附則第2項では、その検討については法施行後5年を経過した場合とされ、同法の見直しも平成26年10月以降の扱いとされた。

それを待たず、平成24年3月、民主党は、道路運送法からタクシー事業を分離した形で、タクシー事業の免許制とその更新の義務化、台数規制と国による減車、営業区域ごとの適

正運賃の範囲の設定などを内容とする「一般乗用旅客自動車運送事業法案（タクシー事業法案）」の要綱を取りまとめた¹²。一方、同年8月、自民党も、特定地域を対象に事業者間で供給削減方法や数量の話合いができるよう独禁法適用除外措置を講じるタクシー適正化・活性化法の改正を軸とした案の骨子を取りまとめた¹³。

その後、同年11月、民主党から自民党に対し、両案を折衷させる「整理試案」が提示され、公明党も加わる形で議論が行われた¹⁴。

さらに、平成25年6月21日付けで自民・民主・公明3党の政調会長、各党タクシー議連のトップの6人で、「タクシー事業適正化・活性化特別措置法等改正案」（＝「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法案」（仮称））について、年内の国会において共同して提出し、相互の協力により成立を図ることとする旨の覚書が交わされた。

こうした経緯を経て、平成25年10月30日、「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別措置法等の一部を改正する法律案」（「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法案」）が、自民・民主・公明3会派所属議員より衆議院に議員立法として提出され、同年11月20日、参議院本会議において可決・成立した。

4. 「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」の概要

「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法案」が議員立法として提出された理由としては、①政府によるタクシー適正化・活性化法の見直しが法施行後5年以降となること、②タクシー適正化・活性化法による一定の効果は認められるものの供給過剰状況が改善されていないと評価されること、③特に減車に協力しない会社が得をし、減車に協力した会社が損をする状況になっていること、④供給過剰状況を脱し、タクシー運転者の低賃金の状況に一刻も早く対応する必要があったことなどが指摘されている¹⁵。

「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」は、先述したように、タクシー適正化・活性化法、タク特法及び道路運送法のタクシー関係法をそれぞれ改正するもので、その主な内容は、以下のとおりである。

- ① タクシー適正化・活性化法の改正においては、「改正以前の特定地域」（以下「特定地域（旧）」という。）を、タクシーが供給過剰等の状況にある「特定地域」とそのおそれのある「準特定地域」に分け、「特定地域」に指定された場合、協議会により作成される「特定地域計画」において、当該特定地域内の「供給輸送力」の削減目標や削減の方法について取り決めることができるとされた。また、「特定地域計画」が国土交通大臣の認可を受けた場合には、同計画及びそれに基づく行為については独禁法の適用除外とするとされた。

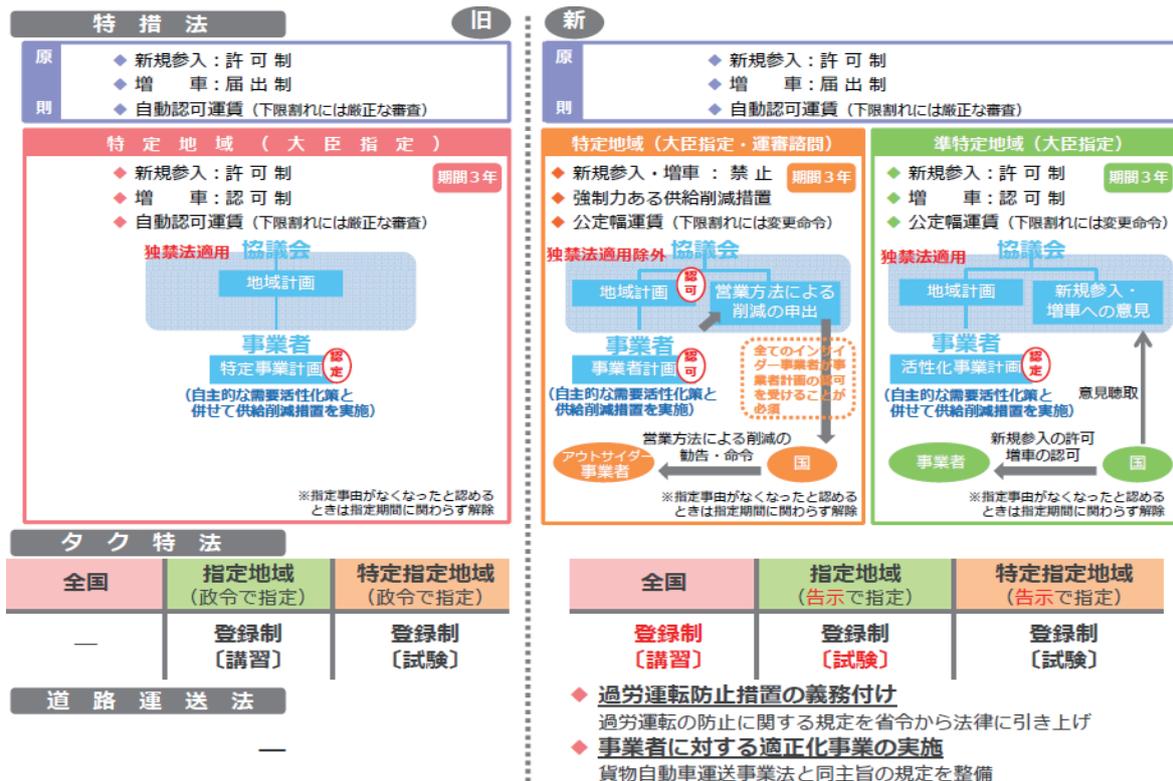
さらに、「特定地域」及び「準特定地域」においては、国土交通大臣がそれぞれの協議会の意見を聴いてタクシー運賃の範囲（公定幅運賃）を指定することとされ、その下限よりも低い運賃は是正命令の対象とされた。

- ② タク特法も改正となり、タクシー運転者の登録制度が全国的に拡大されている。また、全国3地域の特定指定地域でタクシー運転者の登録のために実施されていた「地

理試験」は、「輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験」へと内容が変更され、その実施地域も全国13か所の指定地域へと拡大されている。

- ③ 道路運送法の改正では、「特定地域」でも新規参入・増車が禁止されることから道路運送法の需給調整規制撤廃後のセーフティネット的対策であった「緊急調整地域」が廃止された。また、バス・タクシーなどの旅客運送業を適正化するための「旅客自動車運送事業適正化事業」を実施する「適正化機関」が設置されることとされた。

図表2 タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法による制度変更のポイント



(出所) 国土交通省資料

5. 「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法案」の国会論議と施策への反映等

以下では、「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法案」の法案審査時の主な国会論議とその後の施策への反映等に関して紹介することとしたい。

(1) 「特定地域」及び「準特定地域」の指定について

タクシーの供給過剰対策として、タクシー適正化・活性化法の「特定地域（旧）」は、「特定地域」と「準特定地域」にそれぞれ指定し直されることとなり、法施行時に、155の「特定地域（旧）」が「準特定地域」に指定された。一方、「特定地域」については、まだ指定基準が定められておらず、指定されていない¹⁶。

「特定地域」の指定基準及びその指定について、発議者からは、「現行の特定地域のうち、より厳しい客観的な基準により供給過剰が実際に発生していると認められる地域のみが指定されることを想定している。国土交通省においてそのような基準を作成し、適切に運営してもらうことが必要である。また、第三者による公平かつ合理的な判断を担保することを目的として、運輸審議会への諮問を経て国土交通大臣が指定する制度としており、恣意的な運用とならない仕組みとなっている」¹⁷旨の答弁がなされている。また、衆参両院の附帯決議でも「特定地域の指定については、その法的効果に鑑み厳格に行うこととし、現行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別措置法に基づく特定地域に係る指定基準より厳しい客観的な基準を設定した上で、適切に運用すること。」とされており、今後の基準策定とその後の具体的な指定について注目される。

なお、特定地域の指定期間については、「タクシーの供給過剰による安全面などで弊害の生じている地域及びそのおそれの多い地域のみを対象として、3年程度の期間限定で、地域ごとにその実績に応じた供給過剰を解消するための効果的な措置を導入する」¹⁸とされている。こうした指定期間設定の考え方として、「特定地域の期間は需要を回復してもらう時期、具体的に言えば、オリンピックが近づいているが、外国人対応の乗車場といった需要を新たに開拓してもらう。同時に、過労運転防止、運転者の過剰労働を禁止する。あるいは、運転者の質の向上を図って、その結果としてサービスを向上してもらう期間として位置付けている」¹⁹旨の答弁がなされている。

(2) 協議会について

「特定地域」又は「準特定地域」が指定されると、当該地域において協議会が設置されることとなる。

協議会の構成員は、関係地方公共団体の長、一般乗用旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業の事業用自動車の運転者の組織する団体、地域住民、一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に資する他の事業を営む者、学識経験を有する者、その他協議会が必要と認める者が任意で加入・脱会できることとなっている。

これまでの協議会には、地方運輸局長も構成員として定められていたが、今回の改正で外されている。その理由として、特定地域における協議会で作成する特定地域計画が、国土交通大臣の認可対象となる旨が挙げられている²⁰。

なお、衆議院の附帯決議では、「国土交通省は、地方運輸局長が特定地域及び準特定地域における協議会の構成員ではなくなることを踏まえ、協議会における協議や検討に必要な各種データの提供をはじめ、協議会の円滑な運営のために必要な支援を適時適切に行うこと。」とされており、引き続き、地方運輸局が一定の関与をしていくものと思われる。

(3) 「特定地域計画」及び「準特定地域計画」について

ア 「特定地域計画」について

「特定地域計画」の最大の特徴は、「準特定地域計画」（後述）と異なり、当該特定地域において削減すべきタクシーの供給輸送力及び削減方法が定められ、さらに、当該

地域内に営業所を有する各タクシー事業者が削減すべきタクシーの供給輸送力とその削減方法が定められることである（図表3参照）。

図表3 「特定地域計画」及び「準特定地域計画」において定められる事項

特定地域計画	準特定地域計画
<ol style="list-style-type: none"> 1. 一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針 2. 特定地域計画の目標 3. 当該特定地域において削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力 4. 当該特定地域において行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法 5. 当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が削減すべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力 6. 当該特定地域内に営業所を有する各一般乗用旅客自動車運送事業者が行うべき一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力の削減の方法 7. 1～6に掲げるもののほか、当該特定地域における供給輸送力の削減に関し必要な事項 8. 2の目標を達成するために行う活性化措置及びその実施主体に関する事項 9. 1～8に掲げるもののほか、特定地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 一般乗用旅客自動車運送事業の活性化の推進に関する基本的な方針 2. 準特定地域計画の目標 3. 2の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項 4. 1～3に掲げるもののほか、準特定地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項

（出所）法律に基づき作成

平成26年1月24日付の自動車局長から各地方運輸局長等へ宛てた通達「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別措置法に基づく営業方法の制限に関する取扱いについて」によれば、「供給輸送力の削減」は、「減車」と「営業方法の制限」により行われるとされており、その算定方法の目安とされる「供給輸送力削減率」は、「減車率」と「営業方法制限率」の和で表される。

「営業方法の制限」としては、特定の曜日に保有する車両の一定割合を使用停止する方法が示されている。また、営業方法制限率の算定に当たっては、協議会の合意の下、それ以外の方法により実施できることとされている。特に、法人事業者は稼働するタクシー台数を減じる「減車」が可能であるのに対し、1台しか保有していない個人事業者は「減車」が不可能であるため「営業方法の制限」のみによることとなる。

「供給輸送力の削減」について、衆参両院の附帯決議では、「特定地域計画に記載する削減すべき供給輸送力、供給輸送力の削減の方法等については、保有車両数の規模による法人事業者の区分や個人タクシー事業者の категория に応じて、一律ではない削減率による減車（地域毎に設定されている最低車両数を下回らない台数までとする。）や

営業方法の制限を柔軟に行うことができることとし、参考となる具体的パターンを示すなどの方法によりこれを周知・指導すること。」とされている。この決議の内容については、法施行時に改正された「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基本方針」に「特定地域計画の作成に関する基本的な事項」が追加され、その「留意事項」に反映されている。

さらに、同附帯決議では、「設定される削減率については、あらかじめ協議会で合意した基準により加減等の調整もできることとし、これを周知・指導すること。」とされているが、これについては、平成26年1月に国土交通省が作成した「特定地域及び準特定地域の協議会の設置及び運営に関するガイドライン」（以下「協議会ガイドライン」という。）において、「各タクシー事業者が削減すべき供給輸送力の設定に当たっては、各タクシー事業者における旧法の施行の日（平成21年10月1日）以降に実施した減車及び休車の実績を勘案するものとする」などとされている。

イ 「準特定地域計画」について

「準特定地域計画」は、準特定地域において組織される協議会によって策定される計画である。そこでは、①一般乗用旅客自動車運送事業の活性化の推進に関する基本的な方針、②準特定地域計画の目標、③②の目標を達成するために行う活性化事業その他の事業及びその実施主体に関する事項、④①～③に掲げるもののほか、準特定地域計画の実施に関し当該協議会が必要と認める事項が定められる。従前の「特定事業」（利用者の選択の機会の拡大に資する情報の提供、情報通信技術の活用による運行の管理の高度化、利用者の特別の需要に応ずるための運送等）の名称が「活性化事業」と改められるものの、その他は改正前の「地域計画」の手続と同様である。

計画の合意は、準特定地域内の営業所に配置されるタクシーの総台数の過半数以上を保有するタクシー事業者によるとする要件も改正前と同様である。

合意後には、「準特定地域計画」に基づいて、個々の事業者が、①自らが実施する活性化事業と、②事業再構築（タクシー事業の譲渡又は譲受け、タクシー事業者の合併又は分割、タクシーの供給輸送力の削減その他経営の合理化に資する措置として国土交通省令で定めるもの）を実施するために「活性化事業計画」を定め、国土交通大臣の認定を受けて、それらを実施することとなる。

（４）「特定地域計画」における合意要件について

「特定地域計画」の国土交通大臣による認可に当たって、その合意要件については、当該特定地域内の営業所に配置されるタクシーの総台数の3分の2以上を保有するタクシー事業者の合意を必要とすることが定められている。しかし、衆参両院の附帯決議においては、「特定地域の協議会における特定地域計画の作成に際しての協議会としての合意の要件として、保有車両数の規模による法人事業者の区分や個人タクシー事業者の категорияごとに車両台数シェアを等しくした基準を設定することとし、これを周知・指導すること。」とされ、これについては協議会ガイドラインで、categoryごとに事業者の過半数

の合意を得ることが必要とされている。このように、個人や中小企業の事業者の意向が十分に反映されるルールが整備されたが、合意形成に多くの時間や事務的な負担がかかる可能性も考えられる。

(5) 「事業者計画」とアウトサイダー事業者対策

国土交通大臣により認可された「特定地域計画」（以下「認可特定地域計画」という。）に合意した事業者（以下「合意事業者」という。）は、それぞれ「事業者計画」を作成し、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

「事業者計画」には、各合意事業者が削減するタクシーの供給輸送力とその削減方法や活性化措置に関する内容、実施時期、実施に必要な資金の額及びその調達方法、その効果等に関する事項が定められる。各合意事業者は、「事業者計画」に従って、タクシーの供給輸送力の削減や活性化措置を実施しなければならないが、そうでない場合は、国土交通大臣の命令や勧告を受けることとなる。

なお、全ての合意事業者の事業者計画が認可され、かつ、協議会が申請した場合に限り、特定地域においては、合意事業者以外のタクシー事業者（いわゆるアウトサイダー事業者）に対する措置をとることが可能となる。

国土交通大臣は、アウトサイダー事業者に対しては、アウトサイダー事業者の事業活動によって、タクシーが地域公共交通としての機能を発揮することへの支障の程度に応じ、認可特定地域計画の内容を参酌して、営業方法の制限によるタクシーの供給輸送力の削減を行うよう勧告を行い、さらに、国土交通省令で定める営業方法の制限によるタクシーの供給輸送力の削減に従うべきことを命令できることとされている。

アウトサイダー事業者対策については、発議者は、「この法案をもって国交省に強く働きかけをすることによって、適切にアウトサイダーが協議会に入って、この流れを守っていただく。そのことによって減車、ドライバーの質の向上、安全につながる。こうしたことを進めていきたい」²¹旨答弁しており、国土交通省の今後の対応が注目される。

(6) 「特定地域計画」における独禁法の適用除外

「認可特定地域計画」とこれに基づいて行われる行為は、独禁法の適用除外となる。

今回、このような独禁法の適用除外規定が盛り込まれた理由について、発議者は、「特定地域において供給過剰の状態を削減するために、すなわち地域公共交通としての役割を發揮するために行われるこうした話合い、それに基づいて行われる行為、こういったものが独禁法の定める不当な取引制限に該当するとして同法違反に問われる可能性があれば、この実効性を損なわしめるものになる」²⁰からである旨答弁している。

一方、独禁法の適用除外とならない行為に関して、発議者は、「国土交通大臣が指定した公定幅運賃の範囲内で、協議会として、個々の事業者の運賃を決定する場合であるとか、各事業者が他の事業者と連絡を取り合って共同して運賃を決定し届出する場合などは、独禁法上、問題となると思う」²²旨答弁している。

独禁法の適用の有無に係る判断基準について、衆参両院の附帯決議においては、「国土

交通省は、公正取引委員会の私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律についての見解に基づき、改正後の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別措置法に基づく行為として、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律上何が問題とならないとされるのか、また、何が問題となるのかについて明確となるよう、文書により周知を図ること。」とされ、法施行と同時に自動車局長より各地方運輸局長等に宛てて通達が発出されている（図表4参照）。

図表4 タクシー適正化・活性化法と独禁法の間係を整理した通達の主な内容

1. 特定地域	2. 準特定地域
(1) 独禁法が適用されない行為 ①認可特定計画に基づいて合意事業者が他の合意事業者と共同して事業計画の作成する行為 ②認可特定地域計画と認可事業者計画の内容に基づき合意事業者が供給輸送力の削減、事業の譲渡・譲受、事業者たる法人の合併・分割を実施する行為	(1) これまでどおり独禁法が適用される。 (2) 独禁法上問題とならない行為 ・事業者が自主的な判断に基づき、単独で活性化事業計画の認定の申請を行い、当該計画の認定を受けて、事業再構築を実施する行為
(2) 独禁法上問題とならない行為 ・事業者が協議会に加入して、特定地域計画を策定するため供給輸送力削減などを協議し、協議会として取りまとめる行為 (3) 独禁法が適用され、問題となる場合 ①不正な取引方法を用いるとき ②一定の取引分野で競争を実質的に制限することにより、旅客の利益を不当に害することとなるとき (4) 上記(3)の場合以外でも独占禁止法上問題となる行為 ①事業者が他の事業者と共同して、認可特定地域計画に定められた内容とは異なる供給輸送力の削減等を実施する行為 ②事業者が他の事業者と共同して、認可を受けていない特定地域計画に定められた内容に基づき、供給輸送力の削減等を実施する行為	3. 公定幅運賃 (1) 運賃に係る行為については、これまでどおり、独禁法が適用される。 (2) 独禁法上問題とならない行為 ①事業者が協議会に加入して、公定幅運賃に関する国土交通大臣への意見の内容について協議し、協議会として取りまとめる行為 ②事業者が他の事業者と相談せず、その自主的な判断に基づき、運賃を届け出る行為

(出所)『東京交通新聞』(平26. 2. 17)より作成

(7) 公定幅運賃の決定について

タクシーの運賃については、タクシー事業者からの申請に基づいて、国土交通省において「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もの」として算出される金額をベースに一定の幅を設定し、その幅の範囲内であれば自動的に認可を行う「自動認可運賃」制度が採用されている。一方、法改正を受けて設定される「特定地域」と「準特定地域」においては、国土交通大臣がそれぞれの地域に設置される協議会の意見を聴いて、運賃の範囲を指定することとされている（以下「公定幅運賃」という。）。

この公定幅運賃の導入による運賃の値上げへの懸念に関して、発議者は、「協議会の意

見を聞いた上で、適正な原価に適正な利潤を加えた運賃の範囲を公定幅運賃として指定することとなる。このため、タクシー事業者からの申請に基づいて運賃の幅を決定する現行の自動認可運賃制度とは仕組みが異なるが、設定される運賃の幅自体については、公定幅運賃制度となっても基本的に変更されるものではないと考えている。したがって、本法案の施行により公定幅運賃制度が導入されても、それにより特定地域及び準特定地域におけるタクシー運賃が高くなることにはならないと考えている。」²²旨答弁している。

これについては、平成26年1月27日付の自動車局長より各地方運輸局長等に宛てた通達「公定幅運賃の範囲の指定方法等について」が発出されており、「公定幅運賃の範囲の指定に当たっては、当該範囲を指定する趣旨が道路運送法第9条の3第2項に基づく認可基準の趣旨と合致していることに加え、地域指定において新たに運賃原価等を見直す必要性が乏しいこと等を勘案し、従来から運賃処理方針通達に基づいて設定された自動認可運賃の範囲を、公定幅運賃の範囲として指定することとする。」とされている。

また、公定幅運賃を下回る運賃、いわゆる下限割れ運賃については、国土交通大臣による運賃変更命令の対象になることが今回法定された。これについて、発議者は、「安い運賃が存在すると市場をゆがめてしまう。市場のゆがみによって、ひいては利用者の安全性を損なう過当競争を生んでしまう。この傾向を是正したいという考えで、この改正案を提出した。歩合制賃金と相まって、運転者の労働条件、そして利用者の安全を改善していくため、今回のこの制度をしっかりと運用してまいりたい」²³旨答弁している。

公定幅運賃の導入に関しては、衆参両院の附帯決議において「国土交通大臣が指定する運賃の範囲については、利用者利便の確保の観点を中心に踏まえて、安易な値上げが行われないよう指定に取り組むこと。」とされている。

この公定幅運賃については、155の準特定地域において平成26年2月28日に公示され、同年4月1日の消費税率引上げに合わせて設定された。

なお、消費税率の引上げに伴うタクシー運賃の値上げについては、自動車局から「平成26年4月実施の消費税率引き上げに伴うタクシー運賃の改定方法について」（平成26年1月29日）が示されており、その主な内容は以下のとおりとなっている。

- (1) 運賃ブロックごとに幅として設定されている現行の自動認可運賃の初乗運賃額に108/105を乗じて10円単位に四捨五入した額を改定初乗運賃額とするとともに、改定による増収が標準的な事業者の事業収入全体で消費税率引き上げ分相当となるよう調整して改定加算距離を設定することを基本とする。
- (2) ただし、当該地域の事業者団体の要望等に基づき、例外的に初乗運賃額は変更せず、初乗りに係る距離を短縮することにより改定する方法（改定加算距離については（1）と同じ方法による。）も認めることとする。
- (3) 上記（1）及び（2）について、改正タクシー適正化・活性化特措法に基づいて指定された準特定地域にあっては、地方運輸局長が公定幅運賃として公示し、これに基づいてタクシー事業者が届出を行う。また、それ以外の地域にあっては、地方運輸局長が自動認可運賃として公示し、これに基づいてタクシー事業者が認可申請を行う。

また、国土交通大臣が指定するのは「運賃」のみであり、予約や迎車回送料金等の「料金」については、「公定幅運賃の適用対象とはならず、引き続き道路運送法に基づき一件

ごと個社ベースで審査を行った上で認可の可否が判断される」²²などとされている。

(8) タクシー適正化・活性化法の適用除外

「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」により改正されたタクシー適正化・活性化法では、第2条第9項で「この法律において、『事業用自動車』とは、道路運送法第2条第8項に規定する事業用自動車（国土交通大臣が指定するものを除く。）をいう。」とされ、国土交通大臣が指定する「事業用自動車」については、本法の適用が除外されている。これについては、告示「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別措置法施行規程」（平成26年1月27日）において、福祉タクシー²⁴と一部のハイヤー²⁵が定められている。

福祉タクシーは、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき平成18年12月に制定された「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成23年3月改正）において、32年度までに、ユニバーサルデザインタクシーを含め約28,000台の導入が目標（平成25年3月末で13,856台）とされ、タクシー適正化・活性化法の制定時の委員会審査でも、一般タクシーと異なり、供給抑制はしないとされていた²⁶。

一方、ハイヤーについては、国土交通省は、「法案が成立した場合には、タクシーとしての減車を免れる方策として使われることのないよう、適切な措置を講じた上で、除外をするための告示の制定などを行う必要があると考えている」²⁷旨を答弁しており、上述の告示では、専属契約に基づく運送契約や2時間以上の時間を単位として締結される運送契約のみに限定して適用の除外をすることとしている。

(9) タクシー運転者登録制度の変更

現行のタクシー運転者登録制度については、先述したとおりであるが（2（4）ア「タク特法の改正」）、今回の改正により、タクシー運転者登録制度が全国に拡大されることとなる。この狙いについては、「サービス水準に直結するドライバーの資質を向上させて、これを全国的に規模拡大をする、利便性の向上につないでいきたい」²⁸とされている。

具体的には、指定地域で実施されていた講習の受講による登録が全国に拡大され、特定指定地域のみで実施されていた地理試験の合格による登録が、「輸送の安全及び利用者の利便の確保に関する試験」（以下「安全・利便確保試験」という。）の合格による登録に改められ、あわせて、特定指定地域だけでなく、指定地域にも拡大されることとなる。また、地理試験から「安全・利便確保試験」に変わること、試験内容についても、「地理のみならず法令、安全に関する事項、接遇に関する事項、この4科目について実施してもらうこと」²⁹が想定されている。

なお、タク特法の改正部分の施行は、平成27年10月1日が予定されている。

(10) 過労運転防止規定と旅客自動車運送適正化事業実施機関の指定

道路運送法の改正内容としては、まず、「特定地域」において供給過剰対策が実施されるため、先に述べたように需給調整廃止によるタクシーの供給過剰へのセーフティーネッ

ト的対策として実施されてきた「緊急調整地域」が廃止された。

次に、タクシー運転者の過労運転防止規定が新たに加わるとともに、旅客自動車運送適正化事業実施機関（以下「適正化機関」という。）が導入された。

適正化機関は、旅客自動車運送に関する秩序の確立に資することを目的とする一般社団法人又は一般財団法人で、タクシーやバスなどの旅客運送業を営む事業者に対し、輸送の安全を阻害する行為の防止等法令遵守の指導や旅客からの苦情処理などの事業（図表5参照）について適正かつ確実にを行うことができるものと認められるものを、その申請に基づき、各都道府県ごとに国土交通大臣が指定することとなっている。

どのような機関が適正化機関に指定されるかについて、発議者は、「道路運送法にこの規定が追加されたことに伴い、タクシー事業のみならず、バスも対象となっている。タクシーとバス、機関そのものは別々に設置をされることを想定している」などとした上で、「実施機関としては、各都道府県のタクシー協会が指定をされるものと想定」している旨³⁰答弁している。

タクシー事業においては、タク特法に基づくタクシー業務適正化事業実施機関（タクシーセンター）も存在しているが、それとの違いについて、発議者は、「タクシーセンターは、運転者の乗車拒否や法令違反を防止することを目的として運転者に対して指導や啓発を行ってきた。今回の実施機関は、輸送の安全性のより高度な確保について、タクシー事業者を対象として指導を実施し、かつ、タクシー事業者における法令遵守の強化等に向けた適正化の事業の推進を図ることとしている。事業者の適正化を推進する今回の実施機関と、運転者の適正化を推進するタクシーセンター、この二つの機関が相まってそれぞれの役割を担うことにより、今まで以上に安全、安心なタクシー輸送というものが実現

図表5 旅客自動車運送適正化事業実施機関とタクシー業務適正化事業実施機関の違い

旅客自動車運送適正化事業実施機関	タクシー業務適正化事業実施機関
1 輸送の安全を阻害する行為の防止その他この法律又はこの法律に基づく命令の遵守に関し旅客自動車運送事業者に対する指導を行うこと	1 タクシーの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この法律に違反する行為の防止及び是正を図るための指導
2 旅客自動車運送事業者以外の者の旅客自動車運送事業を営む行為の防止を図るための啓発活動を行うこと	2 タクシーの運転者の業務の取扱いの適正化を図るための研修
3 前号に掲げるもののほか、旅客自動車運送に関する秩序の確立に資するための啓発活動及び広報活動を行うこと	3 タクシー事業の利用者からの苦情の処理
4 旅客自動車運送事業に関する旅客からの苦情を処理すること	4 タクシー乗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
5 輸送の安全を確保するために行う旅客自動車運送事業者への通知、第一号の規定による指導の結果の国土交通大臣への報告その他国土交通大臣がこの法律の施行のためにする措置に対して協力すること	

（出所）法律に基づき作成

できるように努めてまいりたい」³⁰旨答弁している。

また、新たに規定された過労運転防止規定と適正化機関の関係について、発議者は、「安全は最大のサービスであり、この利用者サービスの向上を図る観点からも輸送の安全を一層向上することが極めて重要であるという考えの下に、事業者において過労運転を防止するための措置を講じなければならない旨を、道路運送法の条文として追加した。そして同時に、事業者に対する適正化事業の実施機関の制度を設けることによって法令遵守を通じた過労運転の防止の徹底を図ってまいりたい」²⁹旨答弁している。

なお、参議院の附帯決議においては、「旅客自動車運送適正化事業実施機関による事業の推進に当たっては、その周知を図るとともに、適正化事業が的確に行われ、旅客からの旅客自動車運送事業に関する苦情の解決が迅速になされるよう、適切な支援等に努めること。」とされている。

6. おわりに

以上のように、「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」は、強制力のある供給削減対策や公定幅運賃などの法定化によって、タクシーの需給調整や運賃等における規制緩和により発生したタクシーの供給過剰や、運転者の労働環境の悪化などの弊害を是正するものとして期待されているが、以下、今後に向けた留意点を述べていきたい。

(1) 公定幅運賃を巡る係争問題

平成26年4月1日、消費税率の引上げに合わせ、準特定地域において公定幅運賃が設定されたが、下限割れ運賃を継続する事業者に対しては、公定運賃幅に変更すべき旨の勧告が行われ、行政手続法に基づく弁明の機会も与えられた。

一方、勧告を受けた一部の事業者は、大阪、福岡の両地方裁判所に、運賃変更に関する訴訟を提起するとともに、運賃変更命令やそれに従わなかった場合に実施される車両停止と事業許可取消の行政処分を行わないようにするための仮処分申請を行い、認められるところとなった。その理由として、大阪地裁は、公定幅運賃制度自体は憲法違反ではないが、近畿運輸局長が設定した公定幅運賃の設定幅が狭く、行政の裁量権の範囲を逸脱して違法であるなどとし、また、福岡地裁は、一度認可を受けている運賃の変更命令は、行政の裁量権の範囲を逸脱して違法であるなどと指摘している³¹。これらの仮処分に対し、国土交通省は即時抗告を行っており、今後の司法の判断が注目される。

(2) 特定地域の指定基準の在り方

国土交通省が、特定地域の指定基準の策定作業を行っているさなかの、平成26年6月9日、内閣府の規制改革会議「創業・IT等ワーキング・グループ」から「改正タクシー特措法の特定地域に係る指定基準に関する意見」（以下「意見書」という。）が公表された。

「意見書」では、特定地域における規制が営業の自由を不当に制限し、消費者の利便性を損なうことが危惧されるとしている。その上で、国土交通省が特定地域の指定基準とし

て検討している①運転者の賃金水準、②車両の稼働効率、③事業者の収支状況、④地域の意向の4指標のみでは不十分で、各指標の評価方法が恣意的で問題があるなどとしている。

そのため、同意見では、①現在検討されている4つの指標に加え、「事故発生の状況」、「利用者の利便の確保」の指標及び特定地域として「特に必要な場合」と判断するための指標を追加すべきこと、②採用する指標は、いずれも客観的かつ明確に評価可能なものとすべきこと、③特定地域の指定基準を適用しても、特定地域内の営業車両総数が全国の営業車両総数の半数を有意に下回る割合とすべきことなどを挙げている。

今後、国土交通省が特定地域の指定基準の作成に当たって、「意見書」の指摘に対して、どのように対応していくのかが注目される。

(3) 協議会の運営の在り方

特定地域の協議会は、タクシーの供給輸送力の削減について定める「特定地域計画」を作成することができる。同計画が国土交通大臣により認可された場合には、それに基づく行為も独禁法の適用除外となり、さらに、同計画について合意をしないアウトサイダー事業者への対策も国に申し出ることができるなど、様々な権能を有している。そのため、「協議会は事業者に利益や損失をもたらす準司法的な場となり、性格が大きく変わる」（太田和博専修大学商学部教授）という指摘³²や、「各地の協議会の間に、開催頻度や議論の内容で『大きな格差がある』として『(十分な体制でない協議会も) 今までにない強権を持つことになる』」（戸崎肇早稲田大学大学院商学研究科教授）という指摘³²もある。

協議会で、既存事業者の利益ばかりが優先され、タクシーの供給輸送力の削減が必要以上に行われると、タクシーサービスの特徴である随時性が損なわれ、また、運賃・料金が他の公共交通機関やマイカー利用に比べて割高となれば、利用者の敬遠を招くおそれがある。これについては、「事業者に正しいインセンティブを与えないと消費者に利益がない。自由市場がもう一度必要との議論が再び起こる」（太田和博専修大学商学部教授）との指摘³²もある。そのため、多様な構成員からなる協議会の設置、運営、合意形成等が円滑に図れるよう「特定地域及び準特定地域の協議会の設置及び運営に関するガイドライン」（平成26年1月）が自動車局により策定されており、そこでは、協議会における議決は、限りなく全会一致に近い形で行われることが望ましく、そのための調整が積極的に行われるものとするなど定められている。

なお、「意見書」でも、利用者の意向の反映がなされるよう、協議会の運用方法への配慮が求められているところである。

(4) タクシーの需要喚起策について

タクシー適正化・活性化法による減車は、あたかも、タクシー事業を改善させているように見えるが、輸送人員や輸送収入そのものを改善させているわけではなく、需要の縮小に合わせて供給量を絞り込む縮小均衡を実現しているに過ぎないとの見方もできる。

国土交通省は、タクシーの需要喚起策について、①乗り場の整備、観光タクシーの推進など、「特定地域（旧）」の協議会に対し、必ず活性化策に取り組むよう働きかけている

こと、②訪日外国人の利用促進のため、外国人旅行者向けの利用環境整備の調査などの実施、③2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、国内各地の人流の活性化、全国各地での訪日外国人の増加が見込まれ、タクシーの需要を東京から全国へ拡大し、サービスの多様化、高質化を通じて新しい需要の開拓あるいは一層の市場拡大に積極的に取り組んでいく必要があることを挙げている³³。

政府は、消費税導入後の状況も含めて、タクシー需要について十分に調査・分析し、それらを通して、長期的に減少し続けるタクシー需要の底上げについて引き続き検討するとともに、平成25年に制定された「交通政策基本法」に基づく「交通政策基本計画」の中などで、地域公共交通としてのタクシーがどのような需要を担うのか、その位置付け、役割、必要な施策等についてより明確に整理していくことが望まれる。

(5) タクシー運転者の労働環境の改善

運転者の賃金のほとんどが歩合給であることで、増車しても全体の人件費が増大しないため、法人事業者は総売上げが落ちると、その減少分を、増車によって補おうとする傾向があることが、タクシーの供給過剰と労働環境の悪循環を生み出しているとされる。

衆参両院の附帯決議でも、「一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し等賃金制度等の改善等に努めるとともに、運行の安全を確保し、拘束時間外に運転代行業務に従事すること等により安全な運転をすることができない運転者を乗務させることがないよう万全を期すること。」とされている。

このような指摘を踏まえ、成績に応じて不連続的に報酬が大きくなる累進歩合制の廃止については、さらに指導が徹底されていくこととなっている。一方、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系の再構築については、平成21年6月のタクシー適正化・活性化法制定時の衆参附帯決議でも、国土交通省及び厚生労働省は、「タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会」などの議論に積極的に関与し、歩合給と固定給のバランスの取れた給与体系に再構築すべく努力することなどとされている。しかし、同懇談会は、平成22年9月以来開催されていない状況にあり、更なる検討が待たれるところである。

「意見書」でも、「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」の衆参両院の附帯決議を受けて、国土交通省は早急に運転者の雇用環境の調査とその改善に取り組むべきであるとされ、また、同法の施行3年後の見直しに向けた運転者の賃金水準の向上と利用者利便の向上の2点を中心とした地域ごとの効果の検証・公表の必要性についても述べられている。タクシー運転者の労働環境改善に向けて、政府のより積極的な取組が望まれる。

(やまごし のぶひろ)

¹ 平成26年1月27日の「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」の施行により、「タクシー適正化・活性化法」は、「特定地域及び準特定地域における一般旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特

別措置法」へと名称変更がなされている。

- ² 運輸省『運輸省三十年史』(昭55.3) 182～183頁
- ³ 第10回国会参議院運輸委員会会議録第17号1頁(昭26.5.10)
- ⁴ 運輸省『運輸省三十年史』(昭55.3) 444～445頁
- ⁵ タクシー業務適正化臨時措置法においては、「指定地域」について、「タクシーによる運送の引受けがもつばら営業所以外の場所において行われており、かつ、道路運送法に違反する運送の引受け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」と定められた。
- ⁶ 第63回国会参議院運輸委員会会議録第13号32頁(昭45.4.27)
- ⁷ 平成5年には既存事業者に一定割合でのタクシー台数の増減を認め、9年には営業地域内のタクシーの基準車両数への10%の供給緩和が認められた。また、10年には20%に引き上げられた。
- ⁸ ゾーン運賃制とは、総括原価方式により計算した初乗運賃の上限額から10%を下回る額までの範囲(ゾーン)であらかじめ決められた加算運賃のパターンであれば自由に設定できるというものである。
- ⁹ 1日1車当たりの営業収入、日車営収＝総営業収入／延べ実働車両数
- ¹⁰ 平成25年8月、特別監視地域として614地域、特定特別監視地域として149地域が指定されたが、平成26年1月27日の「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」による緊急調整地域の廃止に伴い、特別監視地域と特定特別監視地域は廃止された。
- ¹¹ 第180回国会参議院決算委員会会議録第4号30～31頁(平24.7.30)
- ¹² 東京交通新聞(平24.3.5)
- ¹³ 東京交通新聞(平24.6.18)
- ¹⁴ 東京交通新聞(平24.11.12)
- ¹⁵ 第185回国会衆議院国土交通委員会会議録第4号5頁(平25.11.8)における金子一義衆議院議員の答弁参照。
- ¹⁶ 指定基準の策定に必要な平成25年度輸送実績データの収集作業を平成26年6月中に終えるのは困難であるとする自動車局長の記者会見に関する報道(東京交通新聞(平26.6.9))もある。
- ¹⁷ 第185回国会衆議院国土交通委員会会議録第3号2頁(平25.11.6)。(※以下の会議録の引用で、特に主語を特定していない発言については、発議者の答弁である。)
- ¹⁸ 第185回国会衆議院国土交通委員会会議録第3号4頁(平25.11.6)
- ¹⁹ 第185回国会参議院国土交通委員会会議録第6号第2頁(平25.11.19)
- ²⁰ 第185回国会衆議院国土交通委員会会議録第3号6頁(平25.11.6)
- ²¹ 第185回国会参議院国土交通委員会会議録第6号4頁(平25.11.19)
- ²² 第185回国会参議院国土交通委員会会議録第6号5頁(平25.11.19)
- ²³ 第185回国会衆議院国土交通委員会第4号7頁(平25.11.8)
- ²⁴ 福祉タクシーは、道路運送法第3条に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業を営む者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車(要介護者や身体障害者等の移動制約者が車いす等を使用したまま乗降できる装置や回転シート等の乗降を容易にするための装置を備えた車両)を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のことである。
- ²⁵ ハイヤーは、タクシーのように乗客が自分が乗車した区間だけの運賃を支払うのではなく、事業用自動車(営業所から出発して営業所に戻るまでの間の運賃を支払う(運送の引受けが営業所のみで行われる)一般乗用旅客自動車運送事業である。
- ²⁶ 第171回国会参議院国土交通委員会会議録第17号7頁(平21.6.16)
- ²⁷ 第185回国会参議院国土交通委員会会議録第6号10頁(平25.11.19)
- ²⁸ 第185回国会参議院国土交通委員会会議録第6号3頁(平25.11.19)
- ²⁹ 第185回国会参議院国土交通委員会会議録第6号6頁(平25.11.19)
- ³⁰ 第185回国会参議院国土交通委員会会議録第6号7頁(平25.11.19)
- ³¹ 東京交通新聞(平26.6.2)
- ³² 東京交通新聞(平26.2.3)
- ³³ 第185回国会参議院国土交通委員会会議録第6号3頁(平25.11.19)