

2009.01.28

民主党『次の内閣』閣議（中間報告）

<安全・安心と快適・納得>

民主党タクシー改革ビジョン

～規制緩和の失敗を正し、公共交通として信頼され、未来あるタクシーを創る！～

（未 定 稿）

2009年 1月





「タクシー改革ビジョン」概要

1 現状認識と経過

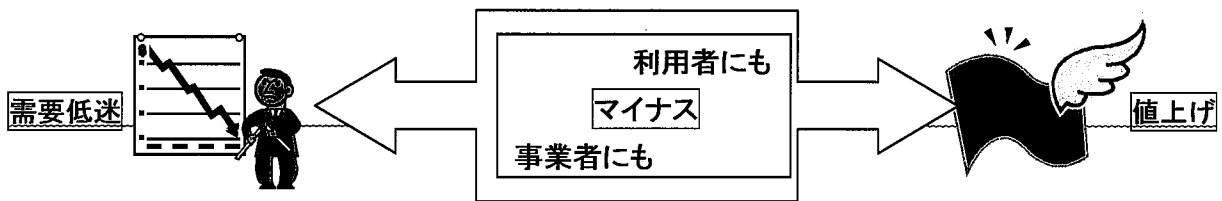
改正道路運送法の施行、需給調整規制を廃止、規制緩和

○待ち時間の短縮、多様なサービスの導入など、一定の効果も。

多くの地域でタクシー車両が、絶対的・相対的に増加、会社経営・タクシー運行環境が厳しく

●「供給過剰」→過当競争、過度な運賃競争、労働条件の著しい悪化。「事後チェック働かず」→名義貸しや社会保険未加入などの違法・不適切行為。各地で事故増加、安全性と利便性を大きく低下。客待ちタクシーが駅前や繁華街に集中し、交通渋滞や環境悪化。

市場原理を過信、政府の規制緩和による結果。タクシー政策は「重大な失敗」



08年6月11日、民主党「緊急提言」⇒調整地域の指定拡大と供給過剰状態の歯止めにより一定の寄与。

2 交通政策審議会「答申」に対する考え方

基本的な方向性は、同様の認識、「おおむね高く評価」。しかし、「今後講ずべき対策」は「不十分」

- (1) ニーズに合致したサービス提供⇒情報提供充実、苦情等への対応の充実・強化は「おおむね賛成」。
- (2) 悪質事業者等への対策⇒チェック等の活用、参入への事前チェックなど必要との認識は共有。
- (3) 運賃制度のあり方⇒「総括原価方式」維持を支持。原則的に「同一地域同一運賃」とすべき。
- (4) 供給過剰についての考え方⇒「供給過剰」が問題の背景との考え方は共通。

*「産業活力再生特別措置法」を念頭の共同減車は実効性に疑問。スキーム以外に、一定程度強制力があり、かつ悪質事業者を排除する方向での供給抑制施策を考案すべき。

- (5) 法改正⇒特定地域指定制度等特別法創設を検討、道路運送法改正しない方針。本法改正が必要。

3 改革にあたっての基本的考え方と具体的提案



＜基本的考え方＞ (1) タクシーは公共交通機関。(2) タクシー行政の地方分権を。(3) 業界と関係行政に不断の努力を求め、悪質事業者の排除と供給調整の実効ある仕組み構築。(4) 「同一地域同一運賃」が原則。

＜具体的提案＞

- (1) タクシー事業の位置づけ⇒「公共交通機関」と法的に明確に位置付け。災害時等の協力義務を付与。
- (2) タクシー行政のあり方⇒各地域での関係者の協議が原則。可能な部分から地方分権化。
- (3) 利用促進・需要拡大に向けて⇒ビジネス・福祉・観光などの点で業界と関係行政に不断の努力を求め、
- (4) 供給調整の仕組みについて⇒①悪質事業者対策:「認可取消」処分市場退出、②供給過剰対策:新規参入や事業拡大の事前チェック適正化・強化が不可欠。増車を「認可制」に、「運転登録者制度」拡大、
- (5) 運賃制度⇒「総括原価方式」を維持しつつ、原則として、「同一地域同一運賃」を制度化。
- (6) その他⇒「労働時間等の改善基準」の事後チェック強化、改善基準の法制化検討。安全対策確保。

2009年1月28日

民主党『次の内閣』閣議（中間報告）

民主党「タクシー改革ビジョン」（未定稿）

＜安全・安心と快適・納得＞
規制緩和の失敗を正し、
公共交通として信頼され、未来あるタクシーを創る！

民主党『次の内閣』国土交通部門
タクシー関連法案等検討小委員会
座長 細川 律夫
事務局長 後藤 齋
(文責 事務局次長 三日月大造)

1 現状認識と経過

タクシーは、鉄道・バス等とともに、わが国の地域公共交通を形成する重要な「公共交通機関」である。特に、ドア・ツー・ドアの少人数輸送が可能であること、機動性に富み、移動、時間などの自由度が高く、誰でも利用できることから、高齢化が進展するわが国において、今後のさらなる発展が期待される交通機関である。

平成14年2月の改正道路運送法の施行により、需給調整規制が廃止されるなど、規制緩和が行われた結果、待ち時間の短縮、多様なサービスの導入など、一定の効果も現出している。

一方で、長期的な需要の減少傾向の中、最近の景気の急速な悪化や地方都市の衰退等の影響もあり、多くの地域では、タクシー車両が絶対的かつ相対的に増加し、タクシー会社の経営及びタクシー運行の環境が大変厳しい状況におかれている。

この「供給過剰」の状況が、多くの問題を引き起こしていることを直視せねばならない。

- ▼まず、タクシー市場が供給過剰な地域では、過当競争が起これ、一部事業者によるシェア拡大だけを意図した運賃設定を誘発し、過度な運賃競争につながっている。
- ▼これによって、タクシー運転者の賃金は全産業男性労働者と比較しても6割に満たない水準に低下し、運転時間の長期化を余儀なくされるなど、労働条件の

著しい悪化が生じている。

- ▼行政による事後チェック機能が働かず、市場による選別と淘汰による最適化もなされないまま、名義貸しや社会保険未加入などの違法・不適切行為を行う悪質事業者が排除されず、「悪貨が良貨を駆逐する状態」も指摘されている。
- ▼結果、客を奪い合う競争、余裕のない運転が、各地で事故増加の原因となり、その件数も高止まりするなど、結果的に、タクシーの安全性と利便性を大きく低下させている事態は看過することができない。
- ▼加えて、行き場を失った多くの客待ちタクシーが駅前や繁華街に集中し、交通渋滞や環境悪化等の原因ともなり、社会問題にも発展している地域もある。

かかる事態は、市場原理を過信し、政府が進めてきた規制緩和によりもたらされた結果である。

全体的な需要の低迷の中、運賃値上げを実施した地域も多い。このことは、この間の政策が、タクシー市場において、結果として、利用者にも、事業者にも、マイナスの影響の方が大きかったことを意味している。

その意味において、近年のタクシー政策は「重大な失敗」であったと断ぜざるを得ない。

こうした中、民主党としては、国土交通部門に、「タクシー関連法案等検討小委員会」を設置し、事業者や労働団体、消費者団体との意見交換、政府での検討状況の把握や意見交換等を行ってきた。（経過詳細は【別紙】）

6月11日には、供給過剰状態の是正のための緊急調整地域等の指定要件の緩和、下限割れ運賃の全廃、名義貸し行為等の是正等からなる「緊急提言」をまとめ、冬柴国土交通大臣（当時）に提出し、調整地域の指定拡大と供給過剰状態の歯止めに一定の寄与をした。

2 交通政策審議会「答申」に対する考え方

政府は、昨年2月より、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会の中に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」を設置し、累次にわたる検討を重ね、12月18日答申が出された。

現在開会中の第171通常国会において、所要の法制定が計画されている。

この答申について、諸問題が発生している現状認識や、その原因の分析等、基本的な方向性としては、わが党としてもほぼ同様の認識であり、「おおむね高く評価」する。

しかしながら、とりわけ、「Ⅵ 今後講ずべき対策」について、「不十分」との感

は否めず、以下のとおり、改めて問題を提起したい。

(1) 利用者のニーズに合致したサービスの提供

利用者によるタクシーの選択（IT等最新の技術を駆使したシステムの導入、事業者や運転者のサービス水準等に関する評価制度（ランク制度）等）、情報提供の充実、（近距離と遠距離の別、優良タクシーの差別化など）乗り場の整備、（データベース化やフィードバックの充実等）苦情等への対応の充実・強化については「おおむね賛成」である。

(2) 悪質事業者等への対策

「事業者、事業者団体による自助努力は当然のこと、市場による淘汰や行政によるチェック等をより効果的に活用し、市場からの退出を促すとともに、市場への参入についても（参入や事業拡大時の）事前チェックにより適確に防止することが必要」との認識は共有する。

今般、問題となっている「供給過剰」は、規制緩和の直接的な影響に加え、悪質事業者を排除できないことによる「モラルの低下」も指摘しなければならない。

とりわけ、労働基準を遵守しない事業者に対する適切な処分等は、より厳格に行うべきであり、行政処分に関する情報開示をさらに充実させる必要がある。

同時に、いわゆる「名義貸し」の排除のための実効性ある方策等も、早急に検討すべきである。

運転者の資質確保に関しては、その方向性に異論はないが、運転者登録制度の全国への拡大、講習や効果テストの内容等の水準引き上げ等について、加速して実施すべきだと考える。

繰り返し強調するが、行政による事後チェックの強化と、新規参入や増車等の事業拡大時の事前チェックの厳格化は不可欠の対策である。

(3) 運賃制度のあり方

「総括原価方式」による運賃決定方式については現行制度の維持を支持する。

一方で、「運賃の上限を定め、そこから適正な水準の幅を設定して、その幅の範囲内の運賃は自動認可、幅の下限を下回る運賃は個別認可」との現行の仕組みについては、根本から見直し、原則的に「同一地域同一運賃」を制度化すべきものと考えらる。

過度の運賃競争が安全性を阻害するとともに、メーター運賃制を揺るがすなど、利用者利便に必ずしもつながっていないという現状に加え、流し営業等で利用者が運賃によって選択することが困難な事情を踏まえれば、一般的な運賃の多様化は利用者のニーズに適合したものではない。

運賃の認可にあたっては、答申の議論に加え、今以上に車両や労働条件など運行の安全性に配慮したものとすべきである。

種々の値引きにより、メーター表示に基づいた運賃制度そのものが揺らいでいる現状は、健全なタクシーの運行にとって決して好ましいものではない。

利用者によって運賃が異なることは、全体として捉える時、公平性の観点から、逆に利用者利益を害することとなり、相対運賃につながる割引は、原則として禁止すべきである。

(4) 供給過剰についての考え方

答申においては、「(1) 基本的な考え方」として、タクシー市場における「供給過剰」が、タクシー事業の収益基盤の悪化、タクシー運転者の労働条件の悪化はじめ、タクシーを巡る様々な問題の背景に存在する根本的な問題であること、その進行が問題の深刻化を招き、地域公共交通を形成する公共交通機関としての機能の維持を困難にしているとの懸念が示されている。この考え方は共通する。

しかし、「留意すべき視点等」の中で、供給過剰が一部地域のものである、との認識を基礎にしていることに違和感を有する。

今般の供給過剰状況は、過度な規制緩和がもたらした全国的なものであり、実車キロが増加している一部の地域は、昨年まで好況であった輸出産業の拠点地域にほぼ重なっており、現下の急速な雇用悪化の状況では、需給バランスも激変するものと考えられる。

特定地域を指定することについては、否定するものではないが、一般的、普遍的な対応も併せて検討しなければならない。

とりわけ、答申が提案している「産業活力再生特別措置法」を念頭においた事業者による共同の減車については、協調的でない事業者が得をする、といった本末転倒な事態を招く懸念を払拭できず、その実効性について疑問が大きい。

このスキーム以外に、一定程度強制力があり、かつ悪質事業者を排除する方向での供給抑制施策を考案すべきである。

(5) 法改正について

政府は、今般の答申に基づいた法改正については、特定地域指定制度等特別法の創設のみを検討し、本体の道路運送法については改正しないという方針であると聞いている。

しかしながら、今般の供給過剰に基づいたタクシーの諸問題の根源は、平成14年の改正道路運送法施行によるものであり、本法改正なしに現在の諸問題解決はできないと考える。

特に、既存事業者の増車を届出制にしていることは、供給過剰を放置することにつながりかねず、即刻の改正が必要である。

3 改革にあたっての基本的考え方と具体的提案

今回のタクシー行政の見直しにあたり、民主党は、WGでの検討内容と答申に対する検討を踏まえつつ、この間、政府が行ってきた、タクシー行政の行き過ぎた規制緩和による失敗を是正すべく、抜本的な改革を求める。

その上で、以下の基本的な考え方と具体的提案を基に、「安全と安心」「快適と納得」のタクシーへの改革の契機とする。

<基本的考え方>

- (1) タクシーは、公共交通機関である。
- (2) タクシー行政の地方分権を行う。
- (3) 利用促進と需要拡大に向け、業界と関係行政の、タクシーの特性や可能性を活かした不断の努力を求めるとともに、悪質事業者の排除及び供給調整のための実効ある仕組みを構築する。
- (4) 運賃は「同一地域同一運賃」を原則とする。

<具体的提案>

(1) タクシー事業の位置づけ

タクシーが、バスや鉄道等と並ぶ「公共交通機関」であることを、法的に明確に位置付けるとともに、災害時における協力等公共交通としての義務を明示する。

(2) タクシー行政のあり方

「地域のタクシー輸送のあり方は、各地域で、関係者が協議（合意）して決める（変える）。」を原則に、新たに創設される「特定地域指定制度」については、その実効性を高めながら、地方自治体の、タクシー行政への関心と関与を促す。

適正な車両数の検討、福祉車両の積極的導入、福祉・観光・過疎対策などの輸送における適切な役割分担など、可能な部分から、タクシー行政の地方分権化を図る。

(3) 利用促進・需要拡大に向けて

高齢化と温暖化が進むわが国において、ビジネス・観光や福祉をはじめ、あらゆる分野で、タクシーという交通機関が有する役割と可能性は大きい。

さらなるサービス水準の向上、付加価値の増大を目指し、利用の促進、需要の掘り起こしと拡大のための、業界労使と関係行政をあげた努力と対策を求める。

(4) 供給調整の仕組みについて

①悪質事業者対策

悪質な事業者に対しては、一定の車両数について、「認可取り消し」との厳しい処分を科すことで、市場からの退出を可能にする。

事業者に義務付けられる事故報告についても、「重大な事故」に限定されているが、「国土交通省令に定める事故」に報告義務を課し、一定の事故の把握を行うこととする。

「名義貸し」については、現行の「事業者への罰則」だけではなく、それを受けた運転者に対してもペナルティーを科すことで、より一層のコンプライアンス（法令遵守）を徹底する。

②供給過剰対策

行政による事後チェック・監視体制の強化とともに、供給過剰状態の是正のためには、新規参入や増車等の事業拡大時における事前チェックの適正化と強化が不可欠である。

現在、既存事業者が事業用自動車の台数を変更する場合の「届出制」が、無秩序な増車を許し、供給過剰の直接の原因の一つとなっていることから、増車に関しても、一般の事業計画の変更と同様、「認可制」にする。

上記の規制を可能とするために、国土交通省は、地域の意見を聴取しつつ、地域の適正な車両数を示し、その車両数に基づいて適切な関与と指導を行うものとする。

答申の中で示された「協調による共同減車のスキーム」については、協調しない事業者への対策（いわゆるアウトサイダー対策）が明確でない。インセンティブと罰則を組み合わせることで、実効ある供給調整措置を構築する。

「利用者による選別」「市場における淘汰」の仕組みを最大限有効に機能させるため、現行の「運転者登録制度」の全国への拡大を図るとともに、利用者への情報開示の方法、良質な運転者を確保するため、新たな資格制度の導入を引き続き検討する。

(5) 運賃制度について

「総括原価方式」を維持しつつ、適正人件費が運賃に反映される仕組みを創設する。

また、その改定の結果が、実際の運転者の賃金の改善に確実に反映される措置を講じることで、輸送の安全性を考慮した運賃認可方式に改める。

原則として、「同一地域同一運賃」を制度化する。

その上で、新たに創設される「特定地域指定制度」において、特定地域内で、協議体により計画等が策定される過程において、地域内の「運賃」についても検討・決定されることを担保する。

「同一地域同一運賃」に協調しない事業者については、その認可にあたり、個々に厳格な適否の判断を行うこととする。

(6) その他

現在の「歩合制」を主体とした賃金制度については、引き続き再考と検討を重ねることとする。「累進歩合制度」については、賃金の総体において完全に禁止する。

「個人タクシー」については、法人タクシーでの「長年の優良運転者に対する報奨」としての本来の趣旨に鑑み、その活用に努め、地域毎の台数管理を徹底しながら、熟練した良質の運転者の確保を図る。

タクシー運転者の拘束時間や休息期間等を定める「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」について、違反の割合が高いこと、労働時間や運転時間の長さが過労運転につながり安全を損なうこととなることに鑑み、行政による事後チェックのさらなる強化に取り組むとともに、違反への罰則の付与など厳格な対処を可能とする改善基準の法定化に向けた検討を行うこと。

最近の厳しい経済情勢下、タクシー運転者が殺害される事件の頻発を受け、アクリル板の設置など、タクシー運転者の安全確保対策を早急に講じること。

以上の考え方を基本に、今後、さらに関係者との協議等を重ねながら、法律の制定・改正に向けた作業を進め、国会審議に臨むこととする。

国民生活に欠かせない移動の手段として、公共交通機関として、地域の観光や産業及び福祉の基盤として、これからも重要な役割が期待されるタクシーの未来を創り、国民生活の向上につなげるべく、制度の抜本的見直しに向け、全力を傾注する。

以上

(別紙)

民主党『次の内閣』国土交通部門

(2008年12月24日現在)

タクシー関連法案等検討小委員会 報告

これまでの経緯

タクシー事業の規制緩和の経緯等

<タクシー規制緩和に至る流れ>

1993年 運輸政策審議会の地域交通部会が、同一地域同一運賃原則を改め、同一運賃ブロックにおけるタクシー運賃の多様化を認める答申を運輸大臣に提出。

1997年 タクシー事業参入の際に必要とされる最低車両の引下げ。現行運賃の10%を下限に事業者が運賃を割引できるゾーン運賃制を導入。

2002年 改正道路運送法の施行(事業参入:免許制→許可制。運賃ブロック毎に上限運賃額を算定、上限運賃以下の一定範囲の運賃申請を自動認可。自動認可の下限額を下回る運賃申請は個別審査し、ダンピング以外は認可。運賃改定は、改定申請を行った法人の車両数が当該ブロックの法人全体の7割超の場合、手続き開始。国交大臣による需給調整を一定条件下で認める緊急調整制度措置を導入)

- タクシー産業の規制緩和は、参入規制の緩和、需給調整規制の撤廃などを盛り込んだ改正道路運送法が2002年2月から施行され、大きな節目を迎えた。図表には、90年代からの流れを大まかに整理した。
- 147回通常国会(2000年)にて、政府は、「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」を提出した。法案は、自由民主党、民主党、公明党・改革クラブ、保守党、自由党の賛成により、成立した。民主党が中心となって、厳正かつ詳細な事項を盛り込んだ附帯決議が採択された。
- その後は、大きな法改正は行われていない。2007年の166回通常国会において、政府は「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」を提出したが、タクシーの安全性及びサービスの質の維持向上のため、タクシー運転者の登録を実施する指定地域を拡大するなどの内容にとどまった。全会一致で成立し、附帯決議が採択された。
- 法律改正ではないが、運用面において、政府がいくつかの対策を講じている。2007年11月、国交省は、競争が過熱している状況を問題視、新規参入や台数の増加を制限する施策を発表している。一つは、仙台を「緊急調整地域」とすることについて運輸審

議会へ諮問が行われた（その後、08年1-8月の期間指定）。緊急調整地域の要件から重大事故要件をはずす等の見直しも行われた。

- さらに、緊急調整地域の指定に至る事態を未然に防止するための運用上の措置として「特別監視地域」という制度があったが、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（概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域）を指定する「特定特別監視地域」が新設された。特別監視地域から解除された営業区域のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念がある地域（概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域）を指定する「準特定特別監視地域」も新設された。また、緊急調整地域から解除された営業区域を指定する「特別重点監視地域」については、沖縄本島が指定されている。
- 交通政策審議会に「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討WG」を設置し抜本対策が検討されてきた。2008年12月に、複数のタクシー事業者が共同で減車できる新制度を創設することなどを盛り込んだ「タクシー事業を巡る諸問題への対策について 答申」が決定。国交省は171通常国会に、関連法案提出をする予定。

民主党 タクシー関連法案等検討小委員会の開催状況等（2008年）

○5月22日(木) 14:30~15:30、衆議院第1議員会館-第2会議室

タクシーの現状について 国土交通省よりヒアリング

○5月29日(木) 14:00~15:00、衆議院本館-第4控室

タクシーの現状について、国土交通省、(社)全国乗用自動車連合会よりヒアリング

○6月5日(木) 14:30~15:30、衆議院第2議員会館-第2会議室

タクシーの現状について、ハイタクフォーラムよりヒアリング

○6月12日(木) 15:00~16:00、衆議院第2議員会館-第2会議室

タクシーの現状について、下谷・全国消費生活相談員協会理事長よりヒアリング

◎3月25日、国土交通部門会議にて、ハイタクフォーラムよりヒアリング

◎5月30日、部門役員と(社)全国乗用自動車連合会との懇談会

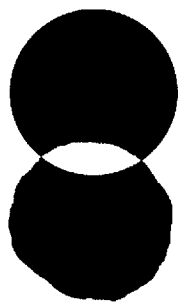
◎6月11日、国土交通大臣に「タクシー問題に関する緊急提言」を申し入れ

○11月26日、タクシー事業を巡る諸問題に関して国土交通省よりヒアリング

○12月2日、タクシー事業を巡る諸問題についてハイタクフォーラムと意見交換

○12月16日、タクシー事業を巡る諸問題に関して国土交通省よりヒアリング

○12月18日、(社)全国乗用自動車連合会、(社)全国個人タクシー協会ヒアリング



The Democratic Party of Japan

民主党