

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定
(神戸市域交通圏) 事案に関する公聴会における
質問等に対する回答

運輸審議会公聴会

平成27年8月7日

公聴会における一般公述人からの意見に対する国土交通省の回答

- 供給過剰によりタクシー一台当たりの運送収入が減少し、その結果、運転者の労働環境が悪化し、良質なサービスが提供できていない。また、収入の低さから人材確保が困難となっている。このため、特定地域に指定し、労働環境の改善や活性化の取組みを行い、利用者利便を向上させるべき。・・・ 1
- 改正タクシー特措法における供給輸送力の削減措置（減車措置及び営業方法の制限命令）は、憲法違反である可能性が高い。また、改正タクシー特措法における独占禁止法の適用除外規定は、事業者間の自由競争を大きく後退させることが明らかであり、問題である。・・・ 2
- 事業者毎にサービスの内容や営業形態が異なるため、一律に規制することは不適切である。・・・ 3
- 実働率が高いため、減車を行った場合、運転者を解雇せざるを得ず、利用者利便も低下する。・・・ 4
- 特定地域の指定基準が合理的ではなく根拠が不明瞭であり、法的にみて問題である。衆参両院の附帯決議を踏まえ、安易に指定するべきではない。・ 5

公聴会における運輸審議会委員からの質問に対する国土交通省の回答

○今回の公聴会では、議事の整理上、公述書を提出したものの公述できなかった方もいるが、その中には次のような意見があった。

- ・現在のタクシー産業は定年退職者の受け皿の観さえある。
- ・特定地域の指定を受け、タクシー事業の適正化・活性化を図り、若年層にとって魅力ある産業にすべき。
- ・引っ張りだこのタクシーを減らすと、今まで以上に待たされたり、予約できなかったりと、大勢の人に非常に迷惑がかかる。
- ・国がタクシー運賃を無理矢理値上げさせようとしたのは意味がわからない。運賃は安いに越したことがないの言うまでもない。

このような意見について、どのように考えているか。・・・・・・・・・・ 6

青田嘉之公述人、大久保昌彦公述人、北坂隆生公述人、鈴木雅司公述人、幡井政子公述人、前野博司公述人及び吉川紀興公述人からの意見に対する国土交通省の回答

供給過剰によりタクシー一台当たりの運送収入が減少し、その結果、運転者の労働環境が悪化し、良質なサービスが提供できていない。また、収入の低さから人材確保が困難となっている。このため、特定地域に指定し、労働環境の改善や活性化の取組みを行い、利用者利便を向上させるべき。

多くの方から、神戸市域交通圏における供給過剰の状況や道路交通への影響、労働環境の悪化に伴う接遇の現状等についてのご指摘があった。また、適正化と並行して活性化の取組みを進めることも重要であるのご意見を頂いた。こうしたご指摘は、タクシー特措法の趣旨・背景と一致するものであり、国土交通省としても問題意識を共有するものである。

また、特定地域の指定を行うとした場合の運転者の解雇の可能性について、必ずしも懸念に及ばない旨のご意見を頂いた。さらに、経営効率化の観点から、タクシー事業における協業化や集約化の促進についてもお見解を頂いた。いずれも貴重なご意見として今後の改正タクシー特措法の運用に当たっての参考とさせて頂く。

公述人の方々がご指摘された神戸市域交通圏の供給過剰の状況とそれを背景とした様々な弊害の現状を踏まえると、速やかに特定地域の指定を行い、改正タクシー特措法の枠組みに基づいて供給過剰の解消を進めていくことが不可欠と改めて認識した。

青木義明公述人及び濱和哲公述人からの意見に対する国土交通省の回答

改正タクシー特措法における供給輸送力の削減措置（減車措置及び営業方法の制限命令）は、憲法違反である可能性が高い。また、改正タクシー特措法における独占禁止法の適用除外規定は、事業者間の自由競争を大きく後退させることが明らかであり、問題である。

ご指摘の点について、一部の学識経験者等から、同種の主張がなされていることは承知しているが、国土交通省としては、国会でご議論の上、衆参両院で賛成多数により可決成立された改正タクシー特措法の立法趣旨を踏まえ、これを適切に運用することにより、タクシーの供給過剰の状態を効果的かつ早期に解消し、運転者の労働環境の改善を通じて、タクシーの安全性や利便性の向上を図ることが重要であると考えている。

なお、独占禁止法の規定は、タクシーが供給過剰である地域において、タクシー事業者が減車等の供給輸送力の削減について話し合い、それらを実施していく行為については、地域と期間を限って、適用除外とされているが、その理由は、こうした行為が、タクシー事業に地域公共交通としての機能を十分に発揮させるなど公益性のある目的のために行われるものであるところにあると承知している。

青木義明公述人からの意見に対する国土交通省の回答

事業者毎にサービスの内容や営業形態が異なるため、一律に規制することは不適切である。

タクシーの営業形態は、流し営業と予約営業に大別されるが、流し営業か予約営業かの違いによって運送サービスが異なるものではなく、また、利用者は、状況に応じて流し営業と予約営業のいずれも利用することから、営業形態の違いによって、供給過剰に対する取組みを切り分けることは適切ではないと考える。

そのため、タクシー事業において供給過剰が発生している状況下では、ある時点をもって、予約営業と流し営業のどちらが中心であるかといった違いに関わらず、交通圏（営業区域）を形成する地域全体で課題の解消に取り組む必要があると考える。

これにより、改正タクシー特措法の立法趣旨である、供給過剰状態の効果的な解消、運転者の労働環境の改善及びタクシーの安全性や利便性の向上が実現されると考える。

青木義明公述人及び福元誠也公述人からの意見に対する国土交通省の回答

実働率が高いため、減車を行った場合、運転者を解雇せざるを得ず、利用者利便も低下する。

改正タクシー特措法において、供給輸送力の削減の方法は、減車のみならず営業方法の制限によることも可能であり、必ずしも解雇が必要な状況にはならないと考える。

また、利用者利便については、供給輸送力を削減しても、効率性を上げることによって全体として利便性を向上させることが重要である。そもそも、改正タクシー特措法の立法趣旨は、供給過剰の状態が深刻な地域において、供給過剰の状態を効果的に解消し、運転者の労働環境の改善を通じて、タクシーの安全性や利用者利便の向上を図ることであり、当該地域におけるすべての利用者がこの効果を受受することになるものとする。

青木義明公述人及び濱和哲公述人からの意見に対する国土交通省の回答

特定地域の指定基準が、合理的ではなく根拠が不明瞭であり、法的にみて問題である。衆参両院の附帯決議を踏まえ、安易に指定するべきではない。

現在の特定地域の指定基準は、改正タクシー特措法の立法趣旨や衆参両院の附帯決議等を踏まえて策定した厳格かつ客観的な基準であると考えている。

例えば、実働実車率は稼働効率の状況を示すもの、日車営収は運転者の賃金状況を示すもの、総実車キロは直近の需要動向を推計する指標を示すものとして採用しているほか、協議会の同意により、利用者の意見を踏まえた地域の意向を確認することとしている。また、実働実車率や日車営収を平成13年度と比較することとしたのは、タクシー特措法が平成14年2月に行われた需給調整規制廃止等の大幅な制度改正後の諸問題の解決を図るために制定されたという経緯を踏まえ、比較の対象として、この制度改正を行う前の平成13年度を基準としたものである。

このように、現在の特定地域の指定基準は、様々な視点から複合的に供給過剰の状態等を判断する基準としており、合理的なものと考えている。

松田委員からの質問に対する国土交通省の回答

今回の公聴会では、議事の整理上、公述書を提出したものの公述できなかった方もいるが、その中には次のような意見があった。

- ・現在のタクシー産業は定年退職者の受け皿の観さえある。
- ・特定地域の指定を受け、タクシー事業の適正化・活性化を図り、若年層にとって魅力ある産業にすべき。
- ・引っ張りだこのタクシーを減らすと、今まで以上に待たされたり、予約できなかつたりと、大勢の人に非常に迷惑がかかる。
- ・国がタクシー運賃を無理矢理値上げさせようとしたのは意味がわからない。運賃は安いに越したことがないの言うまでもない。

このような意見について、どのように考えているか。

1点目及び2点目のご意見については、タクシー運転者の高齢化が進んでいることから、タクシー事業の適正化・活性化を図ることにより、若年層にとって魅力ある産業にすべきとのご指摘と承知している。

タクシー運転者の平均年齢は、上昇傾向にあり、全産業平均と比較しても高齢化が進んでいる状況である。タクシー運転者の確保に向けては、国土交通省自動車局に設置している「新しいタクシーのあり方検討会」において、若年層等の採用拡大に当たり弊害となっている諸問題の整理等を行っているところであり、その検討会において、働きやすい多様な勤務形態のあり方や職場環境の改善方策等について検討して参りたい。

3点目のご意見については、供給輸送力の削減により利用者利便が低下するとのことのご指摘と承知している。この点については、供給輸送力を削減しても、効率性を上げることで全体として利便性を向上させることが重要であると考え。そもそも、改正タクシー特措法の立法趣旨は、供給過剰の状態が深刻な地域において、供給過剰の状態を効果的に解消し、運転者の労働環境の改善を通じて、タクシーの安全性や利用者利便の向上を図ることであり、当該地域のすべてのタクシー利用者がその利益を享受するものと認識している。

最後に、4点目のご意見については、改正タクシー特措法における公定幅運賃制度に反対のご意見と認識している。この制度は、特定地域及び準特定地域において、地域全体で運賃値下げ競争を中断することにより、供給過剰の解消を効果的に進めるために導入されたものと承知している。この制度は、特定地域及び準特定地域のいずれにも適用されるものであり、この制度の運用のあり方は、特定地域に指定するかどうかとは別の問題であると考え。