

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定
(大阪市域交通圏) 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9月11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

- 供給過剰により運送収入が減少した結果、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。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り組みを行い、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。・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- タクシー運転者の賃金について、全産業平均と年齢別で比較するのは間違いである。・・ 3
- 事故防止のためには、重大事故を起こしたり、事故率が高ければ会社が潰れるような規制をするべき。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 特定地域指定の要件として協議会の同意を掲げることは行政権限の私人への丸投げで違法。また、協議会の議決について、現行は結果を恣意的に左右できる仕組みであること、議決権の大多数が供給側で消費者がほとんどいないことから、適法な同意がなされたとは言えず、指定要件を満たしていない。・・ 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。

1. まず賛成意見の中から、
 - ・規制緩和により増車や価格競争が起こり、賃金が低下し、安全意識も崩壊したが、タクシーが真の公共交通機関として、地域交通の確保、輸送の安全、利便性の向上を図っていくためには、特定地域の指定を受けて、協議会での議論を深めていく必要がある。
 - ・多くの事業者が、車庫で乗務員待ち状態の車両を低賃金の年金受給者で穴埋めし続けており、極端な高齢者雇用は是正する必要がある。
2. 次に反対意見の中から、
 - ・強制的な減車措置については、改正タクシー特措法により独占禁止法の適用除外とされているが、これにより事業者間の自由競争が大きく後退することは明らかで、改正タクシー特措法は法的に大きな問題点を抱えている。
 - ・消費者が望んでいるのは、安全で接客がよく快適なタクシーが提供されることであり、強制的な減車はこれらの改善・向上とは全く関連はなく、むしろタクシー会社のやる気をそぐ可能性が高い。
 - ・減車はするが可能な時期に復活増車できるようにしていただきたい。当社は減車をすれば、現在の運転手では車両不足に陥り退職者を求めなければならず、そのようなことはできない。

このような意見について、どのように考えているか。・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

岡本勇司公述人、小川敬二公述人、坂本篤紀公述人、坂本栄二公述人、渡久地歌子公述人、普門大輔公述人及び三野文男公述人からの意見に対する国土交通省の回答

供給過剰により運送収入が減少した結果、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。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、大阪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意見があった。また、適正化と並行して活性化の取組みや若年層の採用も重要であるとのことご意見を頂いた。こうしたご指摘は、改正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に、懸念として表明されることがある、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があった。さらに、安全への取組み、供給過剰状態解消の取組み及び接客サービスを中心とした活性化の取組みを複合させた議論を真剣に行っていくことが重要とのことご意見があった。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に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大阪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。

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、国会でご議論頂いた上、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。

阿部泰隆公述人からの意見に対する国土交通省の回答

タクシー運転者の賃金について、全産業平均と年齢別で比較するのは間違いである。

タクシー運転者については、全産業平均よりも総労働時間が長く、また、道路運送法令においても安全確保の観点から短期間労働者をタクシー運転者に選任することを禁止している。このことから、タクシー運転者の賃金と全産業平均賃金を比較することは、合理的であると考えている。

なお、タクシー運転者は、何より、安全・安心かつ良質なサービスを提供する公共交通機関の担い手であり、特定の職種との比較は難しいものと考えますが、タクシー運転者を含め、多くの職業において、昨今、勤務形態・賃金形態が多様化の傾向にあることを踏まえ、労働環境についてのより適切な分析手法等について、不断の検討が必要と考える。

阿部泰隆公述人からの意見に対する国土交通省の回答

事故防止のためには、重大事故を起こしたり、事故率が高ければ会社が潰れるような規制をするべき。

国土交通省としては、重大事故を含めて、重大かつ悪質な法令違反が疑われる事業者に対しては、優先的に監査を実施しているところであり、その結果、重大かつ悪質な法令違反が確認された場合には、事業の停止や許可の取消し等の行政処分を行っており、この制度を効果的に運用することで、タクシーの安全性を確保して参る。

また、タクシーが供給過剰にある地域においては、利用客獲得のためのタクシー運転者の長時間労働やスピード違反等につながりやすい傾向にある。このため、供給過剰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、タクシーの安全性の向上を図ることが重要であると考える。

阿部泰隆公述人からの意見に対する国土交通省の回答

特定地域指定の要件として協議会の同意を掲げることは行政権限の私人への丸投げで違法。また、協議会の議決について、現行は結果を恣意的に左右できる仕組みであること、議決権の大多数が供給側で消費者がほとんどいないことから、適法な同意がなされたとは言えず、指定要件を満たしていない。

特定地域指定の法的効果に鑑みると、指定にあたって地域の意向を確認するために指定基準において協議会の同意を要件の一つとすることは合理的であると考えます。

また、議決権については、タクシー特措法第8条の規定に基づき組織された協議会において、協議会運営の公平性と協議会の構成員の多様性を損なわないことに留意して承認された設置要綱で定められたものであり、適法なものと考えています。

なお、国土交通省としては、協議会運営の更なる公平性確保や多くの利用者意見の反映の観点から、協議会運営に関するいわゆるガイドラインの見直しについて検討を継続していく。

根本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。

1. まず賛成意見の中から、

- ・規制緩和により増車や価格競争が起こり、賃金が低下し、安全意識も崩壊したが、タクシーが真の公共交通機関として、地域交通の確保、輸送の安全、利便性の向上を図っていくためには、特定地域の指定を受けて、協議会での議論を深めていく必要がある。
- ・多くの事業者が、車庫で乗務員待ち状態の車両を低賃金の年金受給者で穴埋めし続けており、極端な高齢者雇用は是正する必要がある。

2. 次に反対意見の中から、

- ・強制的な減車措置については、改正タクシー特措法により独占禁止法の適用除外とされているが、これにより事業者間の自由競争が大きく後退することは明らかで、改正タクシー特措法は法的に大きな問題点を抱えている。
- ・消費者が望んでいるのは、安全で接客がよく快適なタクシーが提供されることであり、強制的な減車はこれらの改善・向上とは全く関連はなく、むしろタクシー会社のやる気をそぐ可能性が高い。
- ・減車はするが可能な時期に復活増車できるようにしていただきたい。当社は減車をすれば、現在の運転手では車両不足に陥り退職者を求めなければならない、そのようなことはできない。

このような意見について、どのように考えているか。

まず、適正化と活性化の取組みや若年層の採用が重要であるとの賛成のご意見について、こうした課題等のご指摘は、改正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。

特に、ご意見にもあるとおり、タクシーには地域の公共交通機関としての機能を十分に発揮していただくことが重要と考えており、大阪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であると考えます。

次に、反対のご意見の1つ目については、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、独占禁止法の規定が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。

反対のご意見の2つ目については、改正タクシー特措法の立法趣旨は、タクシーの供給過剰を効果的に解消することにより、運転者の労働条件の改善を通じて、タクシーの安全性や利用者利便の向上を実現するというものであり、タクシー事業者の皆様には適正化と活性化の両面にしっかり取り組んで頂きたいと考えている。

反対のご意見の3つ目については、ご意見にあるような復活増車を認める制度について、導入を求める声がタクシー業界内にあることは承知しているが、国土交通省としては、その導入の必要性・合理性は慎重に検討すべきものと考えている。

改正タクシー特措法において、供給輸送力の削減方法は、減車のみならず営業方法の制限によることも可能となっており、実働率の高い会社であっても、乗務シフトの見直し等による対応も可能であり、また、タクシーの労働市場の実態を踏まえれば、必ずしも解雇が必要な状況にはならないと考える。