

# 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

平成 26 年 6 月 13 日

規 制 改 革 会 議

## 一 はじめに 営業の自由（憲法 22 条 1 項）との関係

タクシーの供給過剰による運転者の賃金水準の回復等を目的として、平成 26 年 1 月 27 日より改正タクシー特措法（以下「法」という）が施行された。

法では、指定された営業地域（特定地域・準特定地域）においては、新規参入および増車に対する規制、および公定幅運賃制度が適用されることとなっており、特に特定地域に指定されると、新規参入・増車が禁止され、また強制力のある供給削減措置が可能となる。その立法趣旨は、特定地域のタクシーの供給を削減することにより、タクシー事業の健全な経営を維持し、安全性や利用者の利便をはかることにあるとされている。

現在、特定地域の指定基準についての検討作業が行われているが、本規制は新しい事業者の参入が禁止されるとともに、既存事業者間の競争を厳しく抑制するものであり、営業の自由（憲法 22 条 1 項）を不当に制限することや、タクシーを利用する消費者の利便性を損なうことが危惧される。

このため、改正タクシー特措法における特定地域の指定基準については、行政の裁量権の範囲の逸脱またはその濫用にならないよう慎重に設定すべきである。その意味において現在、国交省が策定している基準は以下のとおり問題があり、裁量権の範囲を逸脱し、またはそれを濫用しているおそれがある。

## 二 特定地域指定基準の問題点

### （1）指定基準の考え方

そもそも、特定地域の指定要件は、厳格に定められている。すなわち、「供給過剰であって、タクシー一台あたりの収入の状況、法令の違反その他の不適正な運営の状況、事故の発生の状況に照らし、供給運送力の削減をしなければ、タクシー事業の健全な経営を維持し、運送の安全及び利用者の利便の確保、地域公共交通としての機能の十分な発揮が困難であり、事業者の取組を中心としてタクシーの適正化及び活性化を推進することが

特に必要な場合と認めるとき」である（法3条等）。供給過剰のほかにも多くの要件が課せられており、とりわけ、「特に必要であると認めるとき」という要件の存在に注意する必要がある。

このことに、既に準特定地域が指定され、従前の特定地域を上回る規制が課せられている中で、新たに指定される特定地域においては、これをさらに上回る極めて強い規制が課されることを併せ考えると、指定基準を定めるに当たっては、特定地域が極めて限定的にのみ指定されるよう、慎重な検討がなされるべきである。

## （2）国交省の指定基準案の問題点

### 1. 指標の項目が不十分かつ不明確であること

現在国交省が検討している指標は、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つのみである。しかしながら、法はそのほかにも「事故の発生の状況」や「利用者の利便の確保」などの指標を考慮したうえで立法趣旨に照らして「特に必要な場合と認めるとき」という要件を必要としており、上記4つの指標だけでは指定基準として不十分である。しかも、この各指標の評価方法が極めて恣意的かつ不明確である。

### 2. 利用者の意向の反映方法が不明確であること

利用者の意向は、地域に設立される協議会に利用者代表等が参加することにより、協議会が協議する地域全体のタクシーの減車や需要活性化等に関する計画に反映できるとされているが、協議会における投票ルール（議決権の付与等）は協議会の会長が定めることとなっており、利用者の意向が十分に反映されるかどうか、極めて憂慮すべき運用となっている。

### 3. 広範囲の規制強化

国交省の指定基準案を適用した場合、「地域の意向」の指標によっては、日本中の約6割のタクシーに特定地域の規制が及ぶことになり、裁量権の逸脱は明らかである。

### 三 結論

- (1) 現在、国交省が策定している4つの指標では不十分であるので、「事故発生状況」と「利用者の利便の確保」の指標、及び、「特に必要な場合」と判断するための指標を新たに加えるべきである。
- (2) 採用する指標は、何れも客観的かつ明確に評価可能なものとするべきである。
- (3) 協議会の意見に利用者の意向が十分反映されるよう、その運用方法には十分配慮すべきである。
- (4) 特定地域における規制が、独禁法の適用除外、新規参入・増車の禁止、違反者に対する刑罰の制裁というきわめて強いものであること、また、特定地域の指定が「特に必要な場合」に限定されていること、に鑑みると、指定基準を適用した結果、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である。
- (5) 運転者の賃金水準を向上させるには、最低賃金の遵守、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し、給与体制の再構築（歩合給と固定給のバランスの見直し）など雇用環境の改善が何より重要である。衆議院及び参議院の附帯決議を受けて、国土交通省は早急に雇用環境の調査と改善に取り組むべきである。  
法施行3年後の見直しに向けて、国土交通省は、①運転者の賃金水準の向上、②サービス面の競争の活発化など利用者利便の向上、の2点を中心に地域ごとの効果を検証し、毎年発表すべきである。

以上