

3 . タクシー事業を巡る諸問題について

交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会 「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」について

【諮問事項】

運賃改定を契機として提起されたタクシー事業を巡る諸問題について

【諮問理由】

タクシー事業については、平成14年2月に改正道路運送法が施行され、需給調整規制の廃止を柱とする規制緩和が行われたところである。

その後、待ち時間の短縮、多様な運賃・サービスの導入など一定の効果が現れているが、一方で、長期的な需要の減少傾向の中、タクシー車両が増加していることなどから、タクシーの経営環境は大変厳しい状況におかれている。とりわけ運転者の賃金の低下傾向は著しく、それが過労運転やサービスの低下等を招いているとの指摘がある。

こうした状況の中、平成18年6月以降、全国の多くの運賃ブロックにおいて、運転者の労働条件の改善を主な目的として、実質的に約12年ぶりとなる運賃改定の申請がなされ、現在、順次改定の処理が進められている。このうち、東京地区の運賃改定に際しては、内閣府の「物価安定政策会議」において、タクシー事業を巡る問題について様々な指摘がなされ、これを踏まえ、東京地区の運賃改定に係る「物価問題に関する関係閣僚会議」において、次のとおり決定されたところである。

【物価問題に関する関係閣僚会議における決定内容】

政府は、規制緩和の効果を消費者に一層還元し、また、タクシー事業の更なる発展を目指す方向で、以下の論点について早急に検討を進める。

- (1) 総括原価方式の見直し、上限運賃規制そのもの見直し、サービスの多様化、利用者への情報提供の充実など、自由な競争の中で経営努力が促され、消費者利益に的確に反映されるようにする方策
- (2) サービスの質の確保、不良事業者の退出促進、タクシー運転者の賃金の確保等の観点から、経営の変革を促し、市場の構造を変える方策

このため、物価問題に関する関係閣僚会議において早急に検討することとされたこれらの論点を中心としたタクシー事業を巡る諸問題について、本審議会のご意見を賜りたく諮問するものである。

委員等名簿

委員長	山内弘隆	一橋大学大学院商学研究科研究科長兼商学部学部長
委員	佐藤友美子	(財)サントリー文化財団上席研究フェロー
	富澤秀機	テレビ大阪(株)代表取締役会長
	松田英三	前読売新聞東京本社論説副委員長
	宮下正美	全日本交通運輸産業労働組合協議会議長
臨時委員	安部誠治	関西大学副学長
	小塩隆士	神戸大学大学院経済学研究科教授
	鎌田耕一	東洋大学法学部教授
	佐々木常夫	(株)東レ経営研究所代表取締役社長
	下谷内富士子	(社)全国消費生活相談員協会理事長
	関幸子	秋葉原タウンマネジメント(株)専務取締役
	田中紀志夫	(社)共同通信社客員論説委員
	丁野朗	(社)日本観光協会総合研究所長・(財)社会経済生産性本部研究参与
	藤井聡	東京工業大学大学院理工学研究科教授
専門委員	今村天次	全国自動車交通労働組合総連合会書記長
	坂本克己	(社)全国乗用自動車連合会副会長
	富田昌孝	(社)全国乗用自動車連合会会長
	原勇	(社)全国個人タクシー協会会長
	政栄侑生	全国交通運輸労働組合総連合ハイタク部会事務局長
	待鳥康博	全国自動車交通労働組合連合会書記長
	三浦宏喜	(社)全国乗用自動車連合会副会長

は、物価安定政策会議(内閣府)の委員

(敬称略、五十音順)

交通政策審議会「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」の これまでの審議状況

第1回(2月8日(金))

諮問

タクシー事業の現状等について

今後の進め方

第2回(2月22日(金))

地方のタクシーの現状について(地方運輸局長による説明(2局))

・近畿運輸局長

・九州運輸局長

第3回(3月6日(木))

各地域の関係者ヒアリング

・加藤 欽也 (社)北海道ハイヤー協会会長
昭和交通(株)代表取締役社長

はまなす交通(株)代表取締役社長

・栗崎 康平 神奈中ハイヤー(株)取締役社長

・鈴木 紳一 河北新報社 報道部副部長 兼 論説委員会委員

・岸 道康 山陽新聞社 論説委員

第4回(3月28日(金))

自治体関係者等ヒアリング

・泉田 裕彦 新潟県知事

・梅原 克彦 仙台市長

・天野 清美 つばめ自動車(株)代表取締役社長

論点整理

第5回(4月15日(火))

これまでの議論と今後の論点について

【論点1】需給の不均衡について

本ワーキンググループにおけるこれまでの主な議論

主として構造的問題、全般的問題に関する事項

タクシー産業の構造そのものを見直すことが必要。多くの地域で運賃が上限に張り付く、供給過剰といわれる中でさらに供給が増えるなど、市場そのものに大きな問題があるのではないかと。その理由や構造を調べて改善していく方向が必要。

タクシー市場が傾向的に縮小する中で規制緩和が行われたことにより、タクシー市場やタクシー産業が持っていた構造的な問題がさらに深刻化した面があるのではないかと。外国の規制緩和とその結果についても参考にする必要があるのではないかと。

タクシー市場の縮小はモータリゼーションの進展、都市の交通網整備に伴い、各国で生じている現象であり、その中でのタクシーの在り方を考える必要があるのではないかと。

地域ごとの状況に応じた制度にする必要があるのではないかと。

主として地域社会における役割に関する事項

タクシー会社には、地域交通の一翼を担う主体として、地域の交通に関する議論に関わる気構えが求められるのではないかと。

タクシーの問題を考える際には、地域のモビリティの確保という、市場原理では無視されがちな点にも目を向ける必要があるのではないかと。

タクシー事業に対しては、雇用面などで地域社会を支える産業としての側面や、中小企業が中心的な役割を果たしているという側面にも配慮が必要ではないかと。

エリアマネジメントの一環として、自治体を中心とした地域が、総合交通政策の中でタクシー事業の活性化を図ることができるのではないかと。

主として経営者の努力に関する事項

サービスの改善により利用者を増やし、経営を改善してきた事例もあることからすると、業界には、総量規制よりもサービス向上の努力こそが求められるのではないかと。

経営者が運転者に対し思いやりを持つなり、運転者一人当たりの生産効率を上げるなりの経営努力をすれば、運転者の労働条件や供給過剰などの問題はかなり改善するはず。

タクシー会社には、運送サービスの提供、地域や社会、環境に対する責任、従業員の保護の3つの役割があるはず。規制緩和後、こうした企業としての基本的役割を果たさず、金儲けだけに狂奔する会社が増えているのではないかと。

主として利用者の視点に関する事項

高齢者等を含め多くの利用者が安心して安全に利用できるサービスが提供されれば、タクシーの需要も回復するのではないかと。流しの市場だけでなく、電話呼び出しへの対応なども含めて運賃の在り方、サービスの在り方を考えるべきではないか。

タクシー事業もサービス業として、付加価値を高めることにより時間生産性を上げていく必要があるのではないかと。その際、利用のシチュエーションに応じた利用者の選好等の分析も必要ではないか。

なぜ利用者が減っているのか、利用者は何を求めているのかを分析しなければ解決策は見出せないのではないかと。

主として車両数、需給関係に関する事項

増車に伴って賃金が下がり運賃が上がるという現象が起こるなど、タクシー事業には市場原理が働きにくい面がある。その中で低廉な運賃など利用者の利益を確保するためには、何らかの形で台数を規制する必要があるのではないか。

タクシー事業の現状は、共有地において、各個人が利潤動機に基づき羊の放牧数を増加させた結果、共倒れに至ったという「共有地の悲劇」を想起させる。これは市場原理とは別の原理であり、何らかの台数制限を議論しなければ解決しないのではないか。

台数制限を復活させるだけでは、タクシー事業の構造的な問題はなんら解決しない。産業構造の問題、公共交通としての位置づけ等の議論を根底からしなければならぬのではないか。

供給過剰の中で増車・新規参入が進むのは、市場原理が働いていないということではないか。事業者が、なぜ、価格やサービスの競争でなく、増車に向かうのか、分析し、産業構造を改善する必要があるのではないか。

環境問題、渋滞問題の視点からも、過剰車両の解消を考えなければならないのではないか。

増車が行われたとしても、運転者確保の制約により稼働車両はそれほど増えていないことを考えると、総量規制を行う必要はないのではないか。

遊休車両も潜在的には稼働しうる車両であり、放置しておいて良い問題ではない。過剰な車両は、全体としての非効率をもたらしているのではないか。

1台当たりの売り上げが減る中で、歩合制給与を前提に、会社としての収入を確保するために増車が行われているのであって、こうしたメカニズム、歩合給をどう考えるか、整理する必要があるのではないか。

地域の中心企業が減車すれば全体としてうまくいくケースもあるが、地方部で中小企業同士が競争しているような場合、1社が減車すれば他社が増車するなど、過剰な車両が温存されがち。

緊急調整地域の指定等の供給過剰対策について、地域政策等の観点から地方自治体が関与する仕組みを考えるべきではないか。

臨時法を制定し、設備の共同廃棄の促進や業界の自助努力に対する支援を行う仕組みを作るべきではないか。

規制緩和という政策の結果、業界が経営判断として勝手に車両を増やしてきたということを考えると、減車を促進するために国が支援することについては、国民の理解が得られないのではないか。

主として運賃に関する事項

東京など多くの地域で運賃が上限に張り付いているのは奇異。市場が機能していないのではないか。

低運賃が安全性を犠牲にしたものでないか、検証が必要。

低運賃での経営の中には、法令違反を前提としたもの、あるいは不十分な設備でコストを削減しているケースが少ないのではないか。また、繁忙時間帯を中心とした経営を行っており、24時間配車を行っている事業者とは競争条件の不均衡が生じているのではないか。

低運賃競争により、過重労働とその下での賃金低下がもたらされているのではないか。

地域に何十種類もの運賃があるというのは異常。こういう状態を放置しておいてよいのか。

運賃メニューが多いというのは、ある意味で経営努力の結果であり、利用者にとって選択性が増すという点で望ましい面もあるのではないか。

主として悪質事業者の排除、質の確保に関する事項

タクシーについては、参入を促進するために安全やサービスの基準も引き下げてきたように見受けられるが、安全等の面はきちんと規制して担保すべき。

質の向上のためには、利用者にわかるような形で、優良なサービスの提供主体に関する情報が示される必要があるのではないか。

運転者の資格の在り方、悪質な運転者や事業者の排除などいろいろな組み合わせで質の確保を図っていく必要があるのではないか。その意味で、行政の事後チェック体制は不十分ではないか。

歩合制の賃金のもとで安易な参入が続いており、参入のハードルを高くする、増車の要件を厳しくするといった仕組みを構築していく必要があるのではないか。

参入要件を緩和したことによって、質の劣る事業者の参入が進んでいる状況があり、最低車両台数、施設基準など参入の基準を厳格化する必要があるのではないか。

他省庁所管の法令に対する違反も、行政処分等の事由にすべきではないか。

監査は、その手法も含め、もっと充実すべきではないか。

悪質事業者が、新規、既存の事業者ごとに、どの程度の比率存在するのか把握した上で、その排除のための仕組みを考える必要があるのではないか。

主として運転者の労働条件や資質に関する事項

台数規制を戻すかどうかは別にして、増車、新規参入がどんどんなされるという状況を何らかの形で変えなければ、売り上げに直結する労働者の賃金も改善しないのではないかと懸念されている。

タクシーで食べていけないところまで賃金が低下している現実を目を向けるべきではないか。人件費比率が高く、人件費を削って競争するしかない事業であり、著しい高齢化や無理な労働など、産業の将来性や安全性に不安が生じている。

歩合給により、経営上のリスクが即労働賃金に密接に結びつく仕組みになっており、労働市場あるいは労務管理のあり方についても、議論していく必要があるのではないかと懸念されている。

労働条件の低下に伴い、若年の新規運転者が入ってこられない状況になっている。これをどう考えるか。

法人タクシーの形態を取りながら、実質的に個々の運転者が独立して経営を営むような経営形態では、過重労働や競争条件の不均等が生じているのではないかと懸念されている。

タクシー運転者の国家資格制度など、運転者の資質を維持・向上するための何らかの仕組みの構築が必要なのではないかと懸念されている。

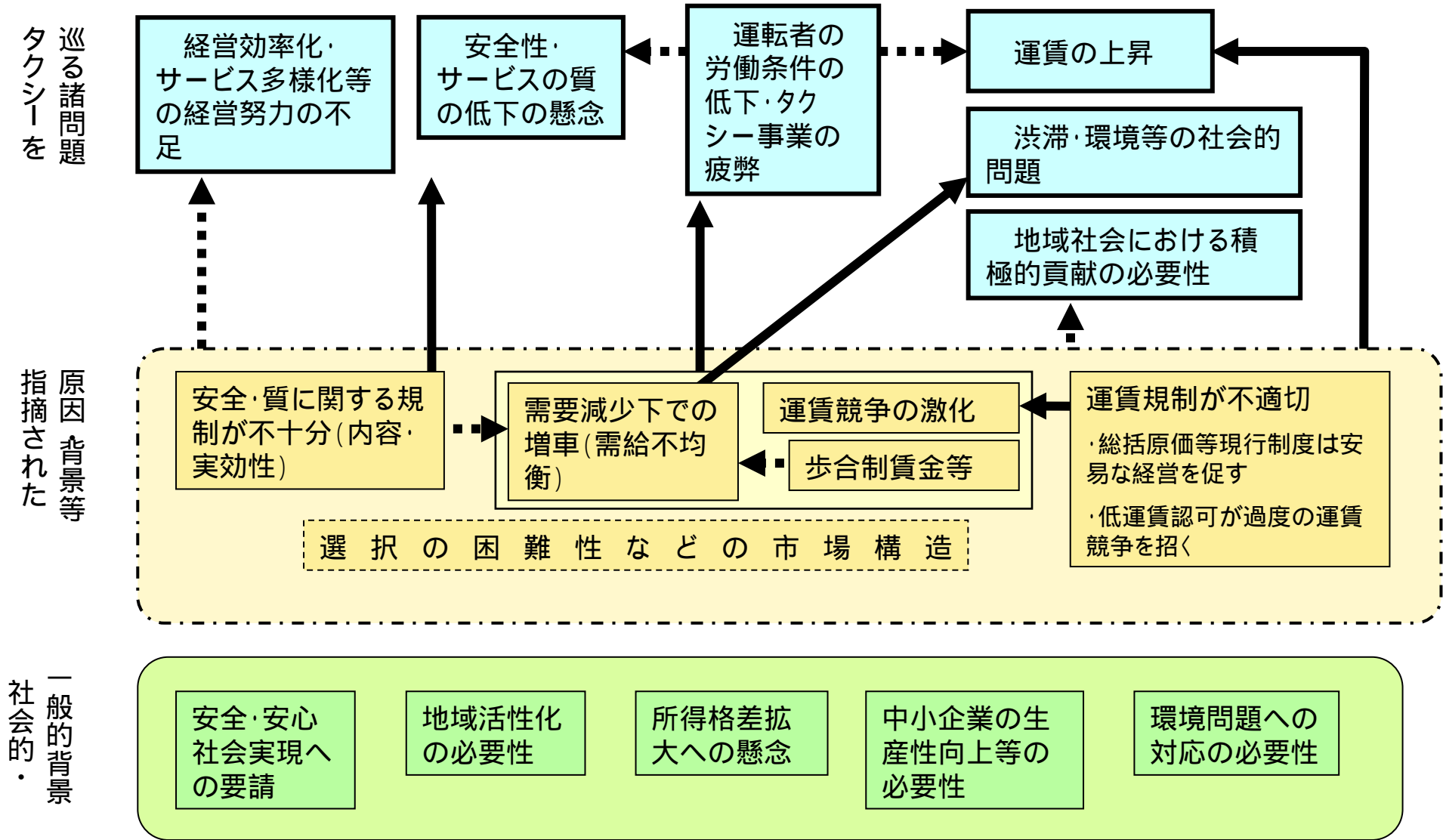
利用者から見るとタクシーにはグレードの高いサービスを求める面があり、そうした観点から、運転者の教育、資格の問題等を考えていく必要があるのではないかと懸念されている。

タクシー産業における歩合制は、売上高に応じた歩合率であり、商品販売のリスクが運転者に転嫁される仕組みとなっている。

運転者の労働条件の問題は、需給問題が改善すれば自ずと解決される問題なのではないかと懸念されている。

交通政策審議会「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」 における「今後の論点」の整理

タクシーを巡るこれまでの議論と今後の論点（１）



タクシーを巡るこれまでの議論と今後の論点（２）

【横断的視点】

- ・利用者、労働者、経営者、地域経済、地域社会など様々な視点から、地域類型ごとの特性を踏まえつつ、今後の望ましいタクシー事業を巡る諸制度のあり方を考える。

【論点1】

なぜ需給の不均衡が生じるのか。不均衡を防止し、また、現に不均衡が生じている事態を解消する必要性は何か。また、そのためには、いかなる方策が必要か。

【論点2】

運賃規制はいかにあるべきか。

- ・運賃規制の必要性
- ・運賃水準の決定方式

【論点3】

安全性やサービスの質に問題のある事業者の排除のための仕組みはいかにあるべきか。

- ・事後チェック
- ・参入基準等の内容・審査方法
- ・選択性の向上

【論点4】

運転者の労働条件の確保や資質の向上のためにいかなる方策が必要か。

【論点5】

地域社会におけるタクシーの役割をどのように考え、また、それをどのように果たしていくか。

- ・交通体系の中での位置づけ
- ・地域を支える中小企業主体の産業としての位置づけ
- ・福祉輸送・高齢者輸送、中山間地域等での役割

【論点6】

渋滞・環境等社会的問題の解消のためには、いかなる方策が必要か。

タクシーを巡るこれまでの議論と今後の論点（参考）

【物価問題に関する関係閣僚会議における決定内容】

政府は、規制緩和の効果を消費者に一層還元し、また、タクシー事業の更なる発展を目指す方向で、以下の論点について早急に検討を進める。

- （１）総括原価方式の見直し、上限運賃規制そのものの見直し、サービスの多様化、利用者への情報提供の充実など、自由な競争の中で経営努力が促され、消費者利益に的確に反映されるようにする方策
- （２）サービスの質の確保、不良事業者の退出促進、タクシー運転者の賃金の確保等の観点から、経営の変革を促し、市場の構造を変える方策