

「重点事項推進委員会用資料（運輸分野）」
～ タクシー公開討論 論点項目（抜粋）～

平成 20 年 9 月 29 日
規 制 改 革 会 議

1. 参入・増車規制等導入に関する諸論点について

(1) 参入・増車規制等全般について

タクシー事業における事故率増加や運転手の賃金低下等の傾向は、規制緩和と直接リンクしておらず、新たに参入・増車を制限する規制の導入は問題があるのではないか。

- 賃金の減少や事故率の上昇傾向は、規制緩和と必ずしもリンクしておらず、特に法改正のなされた平成 14 年以降では、賃金の減少と事故率の上昇傾向は緩やかか、横ばい傾向にあることを踏まえれば、参入・増車抑制によりこれらを改善しようとの考え方には疑問がある。
- 規制緩和により顧客獲得を進め経営改善を実現したタクシー事業者の実例もある。参入・増車抑制は、経営努力をしてこなかった事業者を利する一方で、優れた事業者の創意工夫を不当に制約する恐れがある。
- 事故抑制への対応は、台数規制ではなく、悪質な事故を発生させた運転手や会社に対する行為規制で対応すべき。
- タクシー運転手の労働条件改善は基本的にはタクシー事業者の経営課題として、また、より広い社会政策を通じて実現されるべき。

(2) 通達による特定特別監視地域制度について**① 最低車両数基準の引き上げについて**

特定特別監視地域制度における最低車両数基準の引き上げは、新規参入を不当に抑制するものであることから、見直すべきではないか。

- 新規参入の際の最低車両数基準の引き上げは、大資本を有する事業者のみの参入を可能とし、新規参入を一律に抑制するもの。
- 安全の担保は行為規制によって行うべきであることから、最低車両数基準の引き上げは見直すべき。

② 参入・増車抑制措置が行政通達により行われた点について

参入・増車抑制措置が、法律や政令ではなく、行政通達によって措置されたことは、不適切であり、速やかに見直されるべきではないか。

2. タクシー事業におけるさらなる規制改革の在り方**(1) タクシー運賃規制の緩和の在り方**

タクシー事業者の創意工夫を活かせる環境整備を図る観点から、運賃の上限規制を撤廃することなど、運賃規制の一層の緩和について検討すべきではないか。

- 流し利用の場合は、透明性が確保された料金表示の徹底等について、行政が通達で義務付ける等の対策によって、消費者保護は担保され得るものである。
- 乗り場利用の場合は、運賃の種別ごとに乗り場を分ければ選択は可能である。

(2) タクシー営業区域規制の撤廃について

事業者の効率的かつ柔軟な営業活動を可能にするため、タクシー事業における営業区域規制の撤廃を図るべきではないか。

以上