

規制改革会議  
平成 20 年 9 月 29 日

## 「タクシー 公開 討論」 論 点 項 目

### 1. 参入・増車規制等の導入に関する諸論点について

#### ①参入・増車規制等の導入全般について

##### <参入・増車規制等導入全般について>

###### (問題意識)

規制緩和はタクシーの台数増加を通じて、競争を促進し、利用者利便の向上と、さまざまな創意工夫により顧客獲得を進める事業者の進出をもたらしてきた。その程度はまだまだ十分ではないが、効果をあげつつある段階で、参入・増車を制限する規制の導入は望ましくない。

一方、国土交通省交通政策審議会 WG においては、「規制緩和による増車が事故率の増大と運転手の賃金低下をもたらしたのであり、こうした課題を解決するためには、増車抑制・減車が必要」とのロジックで参入・増車規制等の導入について検討が進められている。

しかし、タクシー事業における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。

###### (論点)

- ・新たな雇用の創出に加え、待ち時間の短縮、多様な運賃・サービスの導入等消費者利益の向上に貢献してきたという規制緩和のメリットを考慮すべきではないか。
- ・事故率低下への対応は、参入・増車を抑制するのではなく、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ではないか。
- ・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自身が経営課題として取り組むべき課題である。また、より広い社会政策を通じて実現されるべきものであり、タクシー事業のみの問題として対処すべきではないのではないか。
- ・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中で、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や新規参入事業者の事業拡大を不当に制約する恐れがある。運転手の適正な労働条件の確保や積極的な経営改善には、むしろ一層の規制緩和を検討すべきではないか。

##### <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、一府省内の手続きによって発出可能な通達によって措置されたことは、極めて不適切であり、速やかに見直されるべきではないか。

#### ②「特定特別監視地域制度」について

##### <最低車両数基準の引き上げについて>

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、新規参入を抑制するものである。最低車両数基準の引き上げは、安全を担保するためとの意見もあるが、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

### <タクシー運賃の規制改廃の在り方について>

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、同じ事業者において車種やサービスの違いによる事業者独自の運賃体系を認めることや、より高度なサービスの提供が可能となるよう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。

運賃上限規制の改廃を行うと、法外な運賃を請求するタクシー事業者が出現する可能性があるとの指摘があるが、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。

### <タクシー営業区域規制の撤廃について>

事業者において効率的かつ柔軟な営業活動を行う観点から、タクシー事業における営業区域撤廃を図るべきではないか。

## (参考) その他検討すべき項目等

### ① 「特定特別監視地域制度」について

#### <減車に対する監査の特例について>

減車に対する監査の特例（一定規模以上の減車後、その車両数を維持している限りは原則として監査免除）については、悪質業者は減車さえ行えば、監査による適正化が行われることなく事業が継続されることになり、タクシーの安全性をむしろ害することになることから、減車に対する監査の特例は見直すべきではないか。

#### <増車時の実働率要件について>

直近 12 ヶ月の実働率が一定の数値を下回る際には、増車見合わせ勧告が行われることとなっている。新規参入事業者や事業拡大を続ける事業者にとっては、増車を行いたいときに実働率要件を満たしていても、直近 12 ヶ月の実働率が要件を満たさない限り、増車見合わせ勧告が行われることとなることから、弾力的な事業運営が阻害されることになる。増車時の実働率要件は見直すべきではないか。

### ② 介護乗合タクシー参入要件の緩和

介護乗合タクシーについては、平成 18 年 10 月の道路運送法改正に伴い、従来 21 条許可に基づいて行っていた事業者は、今後新たに 4 条の乗合バス事業への申請が必要となることから、事業者にとっては新たな手続等が過剰な負担となり、従来行っていた介護乗合タクシー事業を継続できなくなる恐れがある。介護乗合タクシーに対して需要があり、また当該サービスを提供しようとする事業者がいるにも係らず、制度変更によって当該事業者の活動が実質的に制約されてしまうことは問題である。

以上