

タクシー事業の適正化及び活性化に向けた取り組みについて

本田 勝
HONDA, Masaru

国土交通省自動車交通局長

1—はじめに

我が国のタクシー事業については、近年、運転者の労働条件の悪化をはじめとして、さまざまな問題が山積しており、そうした実態がマスメディアにもしばしば取り上げられるなど、世間の関心も高いものとなっております。

こうした状況の中、政府は、本年2月10日に、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案」を閣議決定し、今通常国会に提出しました。

本法案は、昨年12月18日に、交通政策審議会(御手洗富士夫会長)から金子一義国土交通大臣に対してなされた答申(「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」)の中で示された諸対策のうち、供給過剰進行地域における対策として、具体化が図られたものです。

交通政策審議会では、平成19年12月の国土交通大臣からの諮問を受け、同審議会にワーキンググループ(「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」(山内弘隆委員長))を設置し、1年近くに及ぶ審議をもとに上記答申をとりまとめました。

本稿では、交通政策審議会の答申でも示されたタクシー事業を巡る諸問題の状況を御紹介するとともに、答申で示された諸対策、とりわけ、供給過剰問題への対応として、今通常国会に提出した上記法案の概要等について御説明することとします。

2—タクシー事業を巡る状況

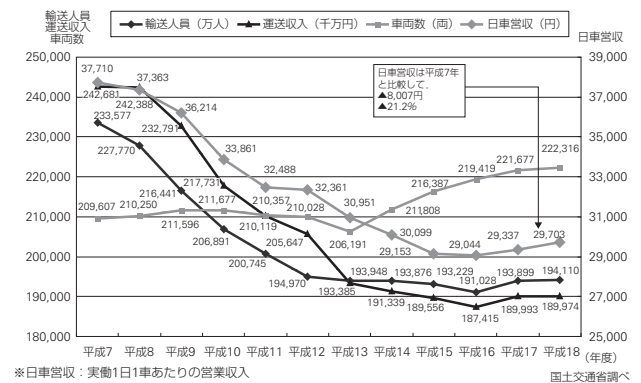
現在のタクシー事業を巡っては、地域によって状況や程度は異なるものの、タクシー事業の収益基盤の悪化、運転者の労働条件の悪化、公共交通機関としての機能の低下などの問題が発生しております。

以下個別に見ていきます。

(1) タクシー事業の収益基盤の悪化

タクシーに対する需要は、我が国のバブル経済の崩壊等の

影響を受け、90年代以降長期的に大きく減少を続けました。これを全国の法人タクシーの実績でみると、図-1のとおり、輸送人員は、平成7年度に23.4億人であったものが、18年度には19.4億人と△17%減少しました。



■図-1 全国のタクシーにおける日車営収等の推移(法人)

これに対して、この間に、タクシーの台数は、地域によって様相は異なりますが、全国計でみると21.0万台から22.2万台に+6%増加しました。

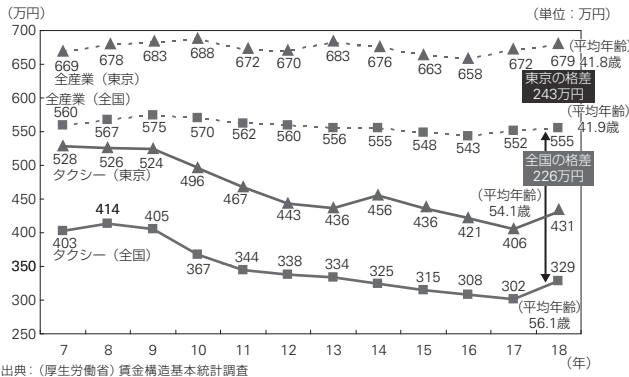
この結果、日車営収(タクシー1台による1日当たりの運送収入)は、37,710円から29,703円へと△21%減少しました。

(2) タクシー運転者の賃金等労働条件の悪化

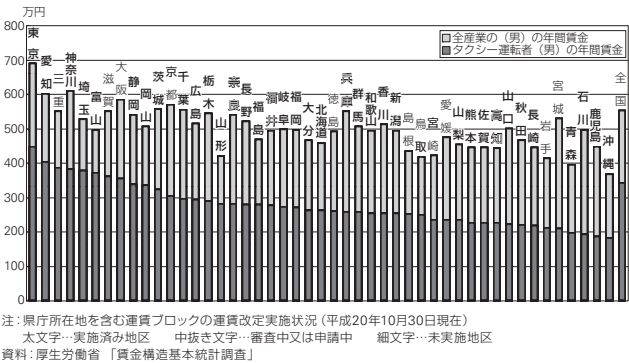
こうしたタクシー事業の収益性の悪化は、タクシー運転者の賃金等の労働条件の悪化に直結します。その賃金が、いわゆる歩合制を基本としているからです。

具体的に全産業の男子労働者とタクシー運転者の平均年間賃金の動向を見ると、図-2のとおり、平成7年には全産業が560万円に対し、タクシーが403万円でしたが、18年には全産業が555万円に対し、タクシーは329万円となり、この間に△18%減少するとともに、全産業との格差も226万円に拡大しました。

また、タクシー運転者の平均年間賃金を都道府県別に見ると、図-3のとおり、平成19年で300万円を超えているのは、東京、愛知、三重、神奈川、埼玉、富山、滋賀、大阪、静岡、岡山、茨城、京都の12都府県に過ぎず、残る35道県では300万



■図-2 タクシー運転者と全産業男子労働者の年間賃金の推移



■図-3 平成19年タクシー運転者と全産業労働者における年間所得の比較(男性)

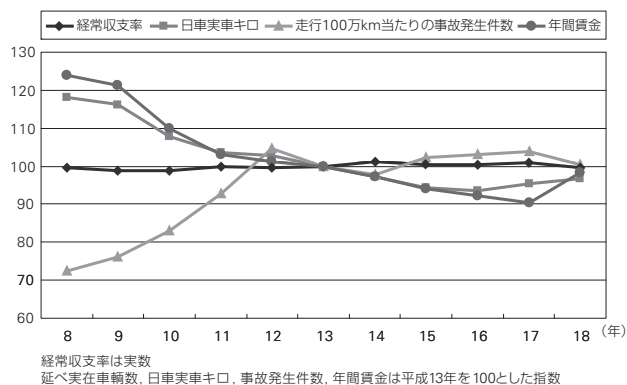
円に満たない状況です。このうち青森、石川、鹿児島、沖縄の4県では、200万円にも満たない状況となっています。

さらに、タクシー運転者の平均年齢は、平成19年には56.1歳に達しており、労働条件の悪化を反映して著しく高齢化が進んでいます。

(3) 公共交通機関としての機能の低下

タクシーの場合は、安全な運転を始めとして、交通機関としてのサービスの大半は運転者自身によって提供されているといっても過言ではありません。

安全について言えば、図-4のとおり、タクシーの日車実車キロ(1台のタクシーが1日に旅客を運送する距離)が減少したり、これに伴って運転者の賃金が悪化すると、これらに連動し



■図-4 需給状況と事故件数・賃金等の関係

て事故の発生率が高くなることは、統計上も明白となっています。

上述のようなタクシー事業の収益性の悪化やこれに伴うタクシー運転者の賃金等労働条件の悪化によって、安全性を含めて地域の公共交通機関としてのタクシーの機能の低下を招いていることが懸念される所以です。

3—交通政策審議会答申の概要

冒頭に御紹介した交通政策審議会の答申は、このようなタクシー事業を巡る状況を踏まえ、タクシー事業が果たすべき役割、タクシー事業が抱える諸問題とその原因、これらの諸問題への対応策について検討が行われ、とりまとめられるに至ったものです。その概要は、次のとおりです。

(1) 公共交通機関としての位置付け

答申では、「タクシーは、鉄道・バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である」と位置付けています。

特に、①地域社会に密着したドア・ツー・ドアの少人数個別輸送ができる、②面的に移動するため、機動性や移動の自由度が高い、③深夜など時間を選ばず、いつでも、また、誰もが利用できる、といった優れた特性を活かして、一人一人の利用者のニーズにきめ細かく、しかも柔軟に対応することができ、地域住民の生活利便の向上、地域社会の活力の維持にも資する公共交通機関である、としています。

(2) タクシー事業を巡る諸問題の発生とその原因

答申では、現在のタクシー事業が抱える問題について、上述のような①タクシー事業の収益基盤の悪化、②運転者の労働条件の悪化といった問題に加え、③違法・不適切な事業運営の横行(過度な長時間労働や最低賃金法違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理や名義貸しによる経営など)、④空車による道路混雑等交通問題、環境問題、都市問題のほか、⑤利用者サービスが不十分、といった問題を指摘しています。

そして、このような諸問題の原因として、①タクシーの輸送人員の減少、②過剰な輸送力の増加、③過度な運賃競争、④タクシー事業の構造的要因(利用者による選択可能性の低さ、歩合制主体の賃金体系等)を指摘しています。特に、これらの原因のうち、①のタクシーの輸送人員の減少と②過剰な輸送力の増加が相まって生じる供給過剰は、上に述べたタクシーを巡る諸問題を一層深刻化させる大きな原因となっている、と強く指摘しています。

また、④のタクシー事業の構造的要因は、過剰な輸送力の増加や過度な運賃競争を引き起こす根源的な要素であるとし、タクシー事業を巡る諸問題の解決のためには、これらの要因への適切な対応が極めて重要であると指摘しています。

(3) 今後講ずべき対策

答申では、こうした諸問題への対策として、次のとおり4つの事項を提言しています。

① 利用者のニーズに合致したサービスの提供

諸問題の原因の中で最も基本的な原因であるタクシーの輸送人員の減少に対処するためには、消費者に支持されるタクシーサービスを実現することが最も重要な対策である、として、利用者がタクシーを選択する環境の整備、利用者へのタクシーに関する情報提供の充実、乗り場の整備、苦情等への対応の充実・強化といった対策を講じる必要がある、としています。

② 悪質事業者等への対策

悪質な事業者や運転者への対策を講じることによって、違法・不適切な事業運営の排除に資することができ、その結果、利用者が安心してタクシーを利用できるようになるとともに、公正な競争条件を整備することもできる、として、利用者に対する情報提供の充実、事業者団体による主体的取組みの強化、運転者の資質の確保に加え、行政による事後・事前チェックの強化といった対策を講じる必要がある、としています。

③ 運賃制度のあり方

タクシーの地域公共交通としての重要な役割に鑑み、利用者の利益を保護するためには、運賃の上限に関する現行の規制が必要である、としています。また、健全な運賃競争は、利用者の利益にかなうが、一方で、過度な運賃競争が行われた場合、運転者の労働条件や安全性の確保のための経費の削減が生じやすく、不当な競争を引き起こすとともに、安全性やサービスの質の低下を通じて利用者に不利益をもたらすおそれがある、として、低額運賃に対しては、適切なチェックを行う必要がある、としています。

なお、審議の中では、同一地域同一運賃を制度化することが望ましいとの意見もありましたが、答申では、他の事業者よりも安い運賃で、かつ適正に事業を行っている者に対し、運賃を上げるよう強制することは、法的に困難であり、また、利用者の理解も得難いものと考えられる、としています。

④ 供給過剰進行地域における対策

供給過剰は、タクシー事業の収益基盤の悪化、タクシー運転者の労働条件の悪化、違法・不適切な事業運営の横行、道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題、さらには過度な運賃競争やそれらを通じた安全性やサービスの低下の懸念など、タクシーを巡る様々な問題の背景に存在する根本的な問題であり、供給過剰が進行することにより、こうした問題の深刻化を招き、地域公共交通を形成する公共交通機関としての機能の維持を困難にする、と指摘しています。

このため、供給過剰が進行している特定の地域では、その地域における公共交通機関としてのタクシーの維持・活性化の観点からの総合的な取組みが必要である、としています。

この④の提言を踏まえ、冒頭に御紹介した特別措置法案を今通常国会に提出することとしたものです。次項では、この法案の概要について御説明します。

4—特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案の概要

これまで御説明してきたタクシー事業を巡る諸問題の状況及び交通政策審議会の答申を踏まえ、本年2月10日、政府は、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案」を閣議決定し、今通常国会に提出しました。

この特別措置法案は、答申において示された諸対策のうち「供給過剰進行地域における対策」を受けて立案されたものであり、供給過剰等の問題を抱えている特定の地域において、タクシー(特別措置法案では「一般乗用旅客自動車運送」と規定しています。)が地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにするため、タクシー事業の適正化及び活性化を推進することを目的としています。

タクシー事業については、道路運送法(昭和26年法律第183号)やタクシー業務適正化特別措置法(昭和45年法律第75号)といった既存の法律によって諸問題に対応してきたところですが、今回のように供給過剰等の問題を抱えている特定の地域において必要な対策を講じるためには、これらの法律だけでは必ずしも十分ではありません。このため、今回の特別措置法案を新規に制定していただき、新たに創設される制度によって対応することとしております。

以下では、現在、国会に提出されている特別措置法案の概要をお示しします。

(1) 特定地域の指定等

- ① 国土交通大臣は、供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域を「特定地域」として指定する。
- ② 国は、特定地域におけるタクシー事業の適正化を推進するため、検査、処分その他の監督上必要な措置を的確に実施する。

(2) 特定地域の協議会による地域計画の作成及び実施

- ① 特定地域において、地方運輸局長、地方公共団体の長、タクシー事業者、タクシー運転者、地域住民等の地域の関係者は、協議会を組織し、特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化を推進するための計画(「地域計画」)を作成することができる。
- ② 地域計画には、次に掲げる事項について定める。
 - ・タクシー事業の適正化及び活性化の推進に関する基本的な方針
 - ・地域計画の目標

・地域計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

③ 地域計画の実施に関し必要な事項を定める。

(3) 特定事業計画の作成

① 特定地域のタクシー事業者は、単独で又は共同で、地域計画に即してタクシー事業の適正化及び活性化に資する取組み(「特定事業」)を実施するための計画(「特定事業計画」)を作成し、国土交通大臣の認定を受けることができる。

② 特定事業計画には、事業譲渡、合併、減車等(「事業再構築」)について定めることができる。

③ 国土交通大臣は、共同で行う事業再構築が定められている特定事業計画を認定する際は、必要に応じて、公正取引委員会と調整を行う。

(4) 特定地域における道路運送法の特例

特定地域において、増車を行おうとする場合は、国土交通大臣の認可を受けなければならない。

(5) その他

特定地域においては、タクシー事業者とその団体は、タク

シー事業の適正化及び活性化のために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。

5—おわりに

昨今の急激な経済情勢の悪化によって、タクシー事業を取り巻く状況は一段と厳しさを増しています。

タクシー事業を巡る諸問題の解決は決して容易なことではありませんが、タクシーは地域における重要な公共交通機関であり、また地域社会における役割や位置付けに鑑みれば、タクシー事業を巡る諸問題の解決に取り組みタクシーの機能を維持・活性化していくことは、我が国の地域社会の活力を維持していく上でも重要なことです。

タクシー事業を巡る諸問題の解決については、タクシー事業者や事業者団体をはじめとする関係者・関係機関の取組みに負うところが大きいと思いますが、国土交通省としても、そうした取組みを支援するとともに、関係者・関係機関と連携し、必要な対策を講じていきたいと考えています。