

バス・タクシーの規制緩和から1年

岡田 順一郎
OKADA, Junichiro

自動車交通局旅客課長

道路運送法及びタクシー業務適正化臨時措置法の一部を改正する法律のうち乗合バス及びタクシーの規制緩和に関する改正が平成14年2月1日に施行されて1年余り経過致しましたが、その間のバス・タクシー事業を巡る状況の変化及び今後の課題についてご紹介したいと思います。

1 バス・タクシーの規制緩和のポイント

改正道路運送法の最大のポイントは、需給調整規制を廃止して従来の事業区域ごとの免許制から全国一本の許可制に変わったことにあります。

免許制の前提として需給調整規制があり、国が需要とのバランスを取れるように全体的な供給量を調整してきましたが、これをやめて基本的に市場に任せるやり方に変えるということでもあります。需給調整規制は、高度経済成長下で需要が右肩上がりに伸びていく時代には一定の効果を発揮してきましたが、安定成長の時代となり、需要増加が期待できなくなると、事業の硬直化などの弊害が一方で目立つようになってきました。そこで需給調整規制を維持することによるプラスとマイナスを勘案し

たところ、需給調整規制を廃止した方が事業が活性化し、利用者利便の向上が期待できると判断しました。

事業に参入すべきかどうか、タクシーでは車両を増やすべきかどうか、乗合バスでは新規路線に参入すべきか撤退すべきかどうかについては事業者自らの判断で決めていただき、その上で自由闊達な競争により利用者ニーズに適切に対応した、より良い旅客輸送サービスが提供されるような事業にしていってほしいという趣旨であります。

もう1つのポイントは、運賃規制の仕組みを変えたことでもあります。

乗合バスについては、上限価格認可制とし、上限を決めた上でそれ以下のところで実施運賃を届け出ていただくこととなります。

タクシーについては、事業者数が多く街を流している車に乗る形態も多いことから、利用者が路上で即座に個別の会社の運賃を確認した上で判断、選択することが難しいことを勘案しまして、初乗り運賃と加算運賃との相関関係を整理した形で、利用者にとって判断しやすい目安がある制度とする必要があったため、認可制を残すこととしました。

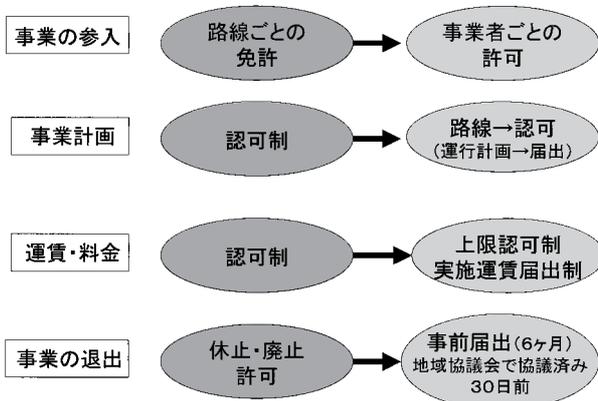


図 1 乗合バスの規制緩和

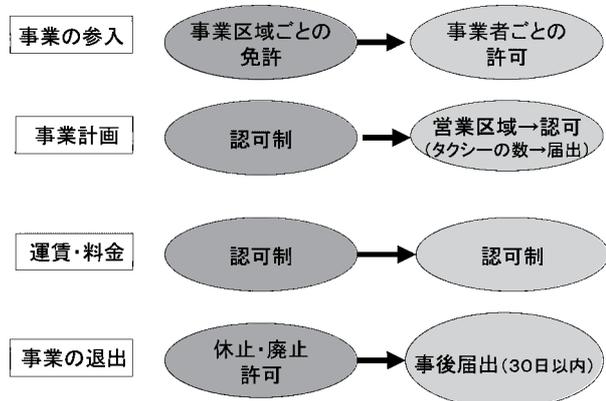


図 2 タクシーの規制緩和

1. で述べました乗合バス、タクシーの規制緩和から概ね1年を経過したわけですが、今後のバス・タクシー行政の在り方を探る上でも、その効果について改めて検証しておきたいと思います。

以下乗合バス、タクシーについてそれぞれ検証してみました。

2.1 乗合バスの規制緩和後の状況

まずは、乗合バスの新規参入許可申請がどの程度あったかについてご紹介いたします。

改正道路運送法施行後に43社が新たに事業参入の許可を申請しました。このうち11社は貸切の乗合許可から切り替えたもの、13社が既存事業者からの子会社化、3社が既存事業者の路線廃止に伴う新規申請等であり、実質的には16社が新たに乗合バス事業に名乗りをあげているところであり、このうち12社についてはすでに許可済みであります。

全体的に輸送人員が減少している昨今にあってこの数字は決して少ないものではなく、規制緩和による競争促進策の効果が少しずつ現れている結果だと考えております。

また、さらに顕著に効果が現れているのは上限認可制のもとでの実施運賃の届出制度の導入によるものであり、基本運賃の値下げについては18社、この他特別初乗り運賃（100円運賃等）の実施や、特殊な割引の実施等多様な運賃の実施が進んでいます。

2.2 タクシーの規制緩和後の状況

次に、タクシーの状況についてご紹介します。

改正道路運送法施行後に140社（1,087台）が新規参入の許可を申請、64社（341台）が営業区域の拡大の認可を申請、1,804社（5,076台）が増車の届出を実施しており、車両数では全体で約2%増加しています。

これらはトラック事業者、貸切バス事業者、タクシー運転者等からの新規参入による台数増加も目立つものの、絶対数で見れば、既存事業者の増車や営業区域の拡大によるものがその6倍強あり、既存事業者の事業拡大意欲が強く出てきたのが特徴的であると考えております。

また運賃については、自動認可運賃に係るものを除き、3723社が運賃の設定・変更の認可を申請しており、近畿、中部などの大都市圏を中心にチャレンジングな申請が多数出てきています。特に、国際空港からの定額運賃や、遠距離運賃の大幅な割引など、単なる値下げ競争ばかりではなく、利用者の選択の幅が大きく広がるような運賃が増えてきているところです。

以上のように、乗合バス、タクシーいずれも旧来の経営にとらわれることなく、独自の将来展望をもって、創意工夫を生かした新たな需要開拓に取り組んでいるところですが、国土交通省としては、不当な競争を引き起こすことがないようにこれからも注意深く状況を見守るとともに、以下の述べるような課題に取り組む必要があると考えております。

3.1 生活交通の確保

改正道路運送法の施行により、乗合バス事業については事前届出により事業を廃止することができるようになりました。経営判断として参入と退出を事業者の意思で決められることが、競争に際しての第一の前提条件ではありますが、その前提条件の下で、地域住民の足としての生活交通をどのように守っていくのかということが問題だったわけです。

改正道路運送法の施行後これまでに全国で路線廃止の届出があったのは22社24件ですが、これは規制緩和により路線の撤退が加速した訳ではなく、地域の生活交通確保に支障が生じたとは考えていません。とはいえ、今後、生活交通の確保に支障が生じ得るような事業の廃止の届出も予想されることから、改正道路運送法の施行にあわせて創設した地域協議会制度をうまく活用することが重要となってきています。

地域協議会は地方公共団体、事業者などの関係者が集まり、地域ごとに生活交通をどうすべきかについて協議する場ではありますが、この場でどうしても必要な生活交通については、地域の関係者でバス路線の存続の在り方を決めていただく必要があるわけです。

さらに国としても、生活交通のために真に必要な路線の維持を支援するための新しい補助制度を設けるとともに、地方財政措置を拡充しています。

今後は、国と地方の適切な役割分担を前提として、地域協議会、国の補助制度及び地方財政措置という制度のパッケージの運用をうまく図っていくことが生活交通の確保のために重要であると考えております。

3.2 緊急調整措置について

改正道路運送法の施行により緊急調整地域を指定して新規許可と増車を全て停止する緊急調整措置が創設されました。

これは、改正道路運送法の建前である。原則として需給を見ずに安全などの面で資格要件を満たす者は参入・増車できるというルールから外れる特例的な制度であり、

多くの車を走らせるほど総營收自体は増え、構造的に増車志向となりやすいタクシー事業の特殊性に鑑みて設けられた制度ですが、あくまで特例的な制度であるため安易な発動をするものではないと考えております。

そのために特別監視地域制度を設け、緊急調整措置といういわばレッドカードを突然出すのではなく、その前にイエローカードとして特別監視地域を指定して、緊急調整地域に指定される恐れのある営業区域については利用者利便と事業者の適切な業務運営確保の観点から、事業を注意してやっていっていただく必要があることを警告することとしています。

これまで、全国733営業区域のうち約3割に当たる212の地域を特別監視地域に、また沖縄本島地域を緊急調整地域としてそれぞれ指定したところです。特に全国唯一の緊急調整地域に指定された沖縄本島地域については、安全に係る法令違反や利用者からの苦情の増加など、旅客輸送の安全や利用者利便の確保に影響が見られることから、問題事業者等への監査の強化、タクシー乗り場の抜き打ち巡回の実施といった措置を講じるとともに、事業者団体に対し自主的な対策の検討を要請し、これに基づいて事業者においてサービス改善、新規の需要開拓等に向けた具体的な取組みが講じられることを期待しているところであります。

今後とも安易に緊急調整地域を指定するのではなく、まずは特別監視地域において必要な措置を十分に講じ、

さらに旅客輸送の安全や利用者利便の確保に支障を及ぼしている場合には、緊急調整地域として指定するという慎重な対応をしていきたいと考えております。

4 まとめ

以上、改正道路運送法が施行されてから1年間の状況を振り返ってご紹介いたしました。

改正道路運送法の趣旨も十分に理解していただき、事業者の方々もそれぞれ創意工夫に富んだサービスを生み出して、多様な事業展開に取り組んでいただいているところ です。

国土交通省としても、引き続き、適正な競争促進を図る環境整備に努めるとともに、単に事業者間の競争に委ねておくのでは解決できない課題についても積極的に取り組む必要があると考えております。

また、4月からスタートした構造改革特別区域（特区）においてNPO等による有償の要介護輸送を可能とする新たな制度を創設いたしました。この制度についても特区におけるその効果を十分に検証の上、全国的にその実現を図る方向で検討をしているところであり、このような新しいニーズに対応した制度作りにも取り組んでいかなければなりません。

今後とも、関係者の方々のご支援、叱咤激励をよろしくお願ひしたいと考えております。