

運輸政策トピックス		
	議員立法で成立した改正タクシー特措法等の概要について	

以後両者は緩やかな上昇を続けてきたが、施行後3年以上を経て、それらの上昇の度合いや供給過剰の解消効果は、法制定当初に期待されたよりも小さい水準にとどまっていた不十分ではないか、との指摘や意見もあった。また、全国で約640のタクシー営業区域のうちその約四分の一にあたる営業区域（区域数ベース、法人車両台数ベースでは約9割）が特定地域として指定され、各地域において自主的な減車や需要の活性化の取り組みが各社で自主的に進められたが、自主的な取り組みであるがゆえに3年が経過する中で減車ペースも低下していた面や、減車に積極的に取り組む事業者と全く消極的な事業者との間に不公平感が生じ、これが減車が停滞する一因ともなっていた面もあり、今後における供給過剰対策の円滑な進捗の確保が大きな課題となっていた。

そのような状況の中で、供給過剰対策を今後とも効果的に進めていくための制度や、タクシー利用の安全性やサービス水準をさらに向上させるための制度のあり方について議論を重ねてきた自民党タクシー・ハイヤー議員連盟と、公明党国土交通部会、さらには民主党タクシー政策議員連盟の間で平成25年6月にタクシー特措法などの改正を盛り込んだ議員立法の方針が合意された。この合意に基づき、同年10月末に3党の衆議院議員による「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等の一部を改正する法律案」の国会への提出が行われ、この法案の通称は、「タクシーサービス向上・安心利用推進法案」とされた。法案が衆参両院での長時間にわたる審議の後に、圧倒的多数で可決・成立したことは既に述べた通りである。

2——「タクシーサービス向上・安心利用推進法」の構成

今回の議員立法により可決・成立した「タクシー安全利用・サービス向上推進法」には、タクシー特措法、道路運送法及び

タク特法の3法についてそれぞれその一部を改正する内容が盛り込まれた。同法の全体像は図—1に示すが、3法それぞれの改正に係る部分のポイントは以下の通りである。

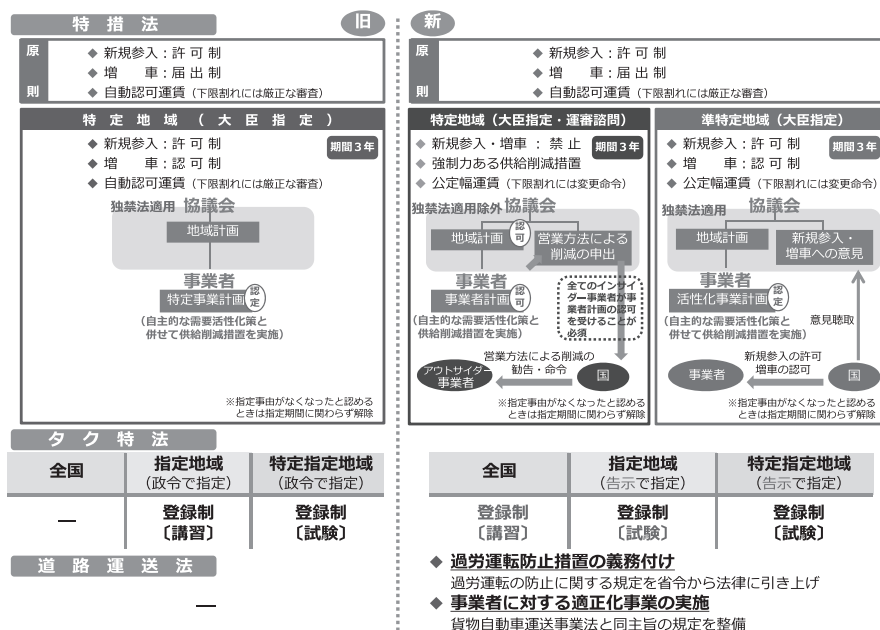
(1) タクシー特措法の改正に係る部分のポイント

3章で詳述することとするが、タクシー特措法の改正に係る部分の重要なポイントは、①改正前の特措法と同様に、道路運送法に基づく「新規参入は許可制、増車は届出制」という規制緩和の原則は引き続き維持したまま、供給過剰対策が必要な地域について、改正前の特定地域のための制度から特定地域と準特定地域という二本立ての制度とした上で、特定地域として指定されている期間中における供給過剰対策の取り組みについて、一定の場合には減車などの供給力の削減を義務付ける方法により効果的に実施できるようにしたこと、②特定地域における供給削減の取り組みについて、一定の条件の下で独占禁止法の適用除外とする規定が置かれたこと、③運賃について、特定地域及び準特定地域においては公定幅運賃制度が採用されたこと、の3点に要約することができる。

(2) 道路運送法の改正に係る部分のポイント

道路運送法の改正に係る部分のポイントは、いずれもタクシーの安全性を高めるための措置で、①これまでは道路運送法に基づく国土交通省令である旅客自動車運送事業運輸規則に定められていた運転者の過労防止のために事業者による措置を講ずることを義務づける規定を道路運送法本体に規定することとされたこと、②貨物自動車運送事業法において規定のある事業者に対する適正化事業の制度を旅客運送事業の分野でも導入したこと、の2点である。

なお、②の規定により、タクシー事業のみならずバス事業においても、法律に基づく適正化事業を実施することができることとなった。



■図—1 タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法による制度変更のポイント

(3) タク特法の改正に係る部分のポイント

タクシーサービスの質の如何は何よりも運転者次第であることは言うまでもないが、タク特法では、流しが行われている地域においてタクシー運転者の質の向上を図るための仕組みとして、運転者の登録制度と試験制度を設けている。

今回の議員立法による改正では、これまで政令指定方式で概ね100万都市において実施している運転者の登録制度について、その実施対象地域を全国に拡大するとともに、同じく政令指定方式で東京・横浜・大阪の3都市のみにおいて実施している試験制度について、告示指定方式により概ね100万都市の全てに拡大することとされた。

なお、タク特法の改正部分については、登録制度を実施するためのコンピュータプログラム改修などに要する時間を勘案して、平成27年10月1日に施行することとされた。

3——改正タクシー特措法の概要

(1) 特定地域・準特定地域

前述のとおり、改正タクシー特措法では、特定地域と準特定地域という二層構造により、供給過剰の解消に向けた取り組みを効果的に実施する仕組みが整えられた。この仕組みの最大の特徴は、特定地域において、新規参入と増車を禁止するとともに、協議会における合意を基礎として、一定の場合に強制力のある方法による供給力削減の制度が導入されたことである。前者により、供給過剰のさらなる進行を遮断するとともに、後者により供給過剰解消の加速化を図り、これらが相まって日車営収の改善効果、さらには確実かつ迅速な運転者の賃金水準の回復を効果的に促進することを目的としている。

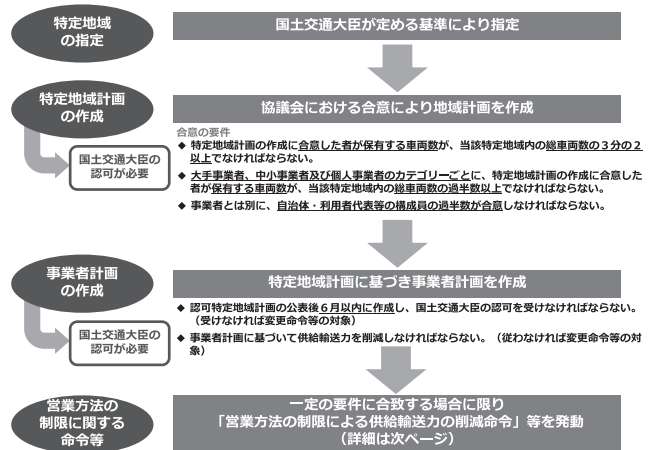
運輸審議会への諮問手続きも経て指定される特定地域においては、協議会における合意により、供給力の削減に関する特定地域計画を作成し、この特定地域計画が一定の要件を満たして国土交通大臣の認可を受けた場合にあっては、合意に参加した事業者は個々に特定地域計画と整合する内容の事業者計画を作成し、国土交通大臣の認可を受けた上で当該計画通りに減車等を行うことが義務づけられる。また、協議会に参加しない事業者や、協議会に参加しても合意には参加しない事業者については、一定の要件に合致する場合にあっては、協議会による申出などを経て、国土交通大臣による営業方法の制限による供給輸送力の削減命令の対象となることがある。

それらの手続き等の詳細は図一2～4に示す通りである。

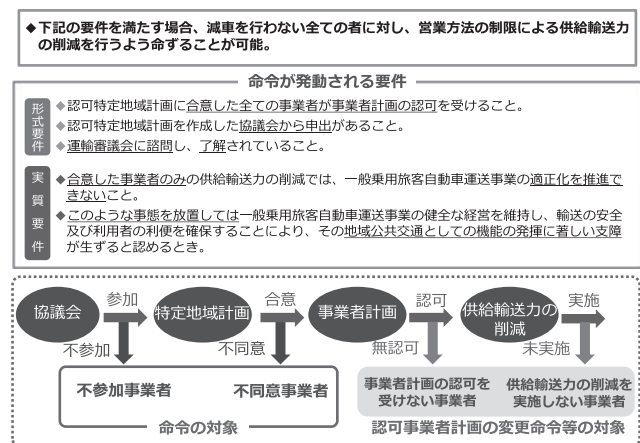
なお、いずれの地域も客観的な基準により期間を限定して指定が行われ、供給過剰解消の進捗等により基準を充たさなくなれば、指定が解除されることとなる。

(2) 独占禁止法の適用除外

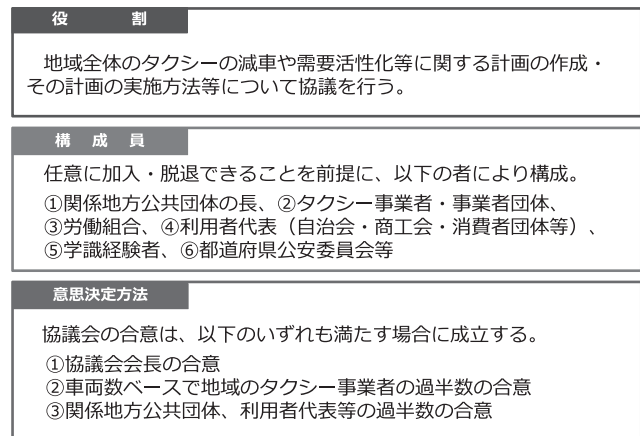
改正タクシー特措法では、認可を受けた特定地域計画（認



■図一2 特定地域指定後における供給輸送力削減の流れ



■図一3 営業方法の制限による供給輸送力の削減命令



■図一4 改正タクシー特措法における協議会

可特定地域計画)及び認可特定地域計画に基づく行為については、原則として独占禁止法が適用されないことが明文で規定された。

なお、改正タクシー特措法に基づいて具体的にタクシー事業者によるどのような行為が独占禁止法の適用除外となり、またどのような行為が抵触する恐れがあるかを明らかにするため、国土交通省において公正取引委員会と連携してそれらの具体的内容を明らかとすべきことが附帯決議に盛り込まれたことを受け、国土交通省では、公正取引員会と連携して、適用除外の対象などを詳細に説明する通達を作成し、通知した。

改正前	認可制	改正後	公定幅運賃制度
◆ 事業者の申請に基づき、個々の事業者ごとに認可する仕組み。		※特定地域・準特定地域以外は引き続き認可制 ◆ 国土交通大臣が指定した運賃の範囲(公定幅運賃)の中で、事業者が運賃を選択し、届け出る仕組み。	
〔自動認可運賃〕 ・事業者数が多数であること、 ・事業者負担の軽減、 ・タクシー事業の特性(事業者のコストに大きな差は生まれにくいこと) 等を踏まえ、一定の運賃幅(自動認可運賃幅)の中への申請は自動的に認可。		〔公定幅運賃の指定〕 地域ごとに、以下の基準に従って運賃の範囲を指定。 ・能率的かつ標準的な事業者の適正な原価に適正な利潤を加えたものとする。こと。 ・不当な差別的扱いをするものでないこと。 ・事業者間の不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないこと。	
〔下限割れ運賃の扱い〕 幅の下限を下回る運賃は、厳格な審査の上個別に認可又は却下。		〔運賃の届出〕 事業者は、指定された公定幅運賃の中で、運賃を選択し、届け出なければならない。(改正タクシー特措法第16条の4)	
		〔下限割れ運賃の扱い〕 公定幅外の運賃については、複数回の指導や勧告を経た上で、運賃変更命令の対象となる。	

■図—5 特定地域・準特定地域における運賃制度の比較

(3) 公定幅運賃制度

前述の通り、特定地域及び準特定地域においては、従前の自動認可運賃制度に代わり、公定幅運賃制度が導入された。これは、両地域においては、事業者が供給過剰対策として減車に取り組まなければならない、これによる事業者収入減や運転者賃金減のリスクがある一方、地域全体での運賃値下げ競争が行われれば、これによっても同様に二つのリスクが顕在化することになるため、事業者が直面するこれらのリスクを放置したままでは、肝心の減車が進捗せず、供給過剰解消が遅れる懸念が極めて大きいとの考え方に基づくものとされている。すなわち、期間を限定して特定地域又は準特定地域として減車に取り組む間においては、公定幅運賃制度により運賃値下げ競争をいったん中断し、供給過剰解消を迅速に進めることを優先すべき、そして、供給過剰の解消後には、地域指定の解除により自動認可運賃に戻ることとすべき、との考え方である。

立法者は、この制度により、供給過剰解消の加速化が図られるとともに、運転者賃金の下支えやサービス競争の活発化が進む効果を見込むとともに、国土交通省において制度運用の工夫を図ることで、初乗短縮運賃の普及を促進し、高齢者等の交通弱者がいっそう利用しやすい運賃が設定されることが期待されている。

改正前の認可制と改正後に特定地域・準特定地域において導入された公定幅運賃制度の比較は図—5に示すとおりである。

4—改正タクシー特措法の施行等の状況

(1) 準特定地域の指定と協議会の設置

改正タクシー特措法部分は、本年1月27日に施行され、施行に際して、国土交通省では、附帯決議の趣旨等を踏まえて、法律の各種運用基準などを定める省令の制定や通達の発出を行った。

特定地域の指定基準については、いわゆるアベノミクス効果によるタクシー事業への影響度合いを平成25年度の事業実績に関する各種統計で把握した後に検討・決定することとする

一方、準特定地域については、当該地域に係る適正化や活性化の仕組みが改正前の特措法に基づく特定地域のそれに極めて近いことを踏まえ、改正前の特定地域の指定基準と同じ指定基準を採用した。その結果、改正前に特定地域として指定されていた全国155地域はいずれも準特定地域の指定基準に該当したため、これらを準特定地域として指定した。

指定された各準特定地域では、それぞれ協議会が設置された。

(2) 準特定地域における公定幅運賃制度への移行

本年4月1日に消費税の税率が5%から8%に引き上げられることに伴い、タクシー運賃についても税率引き上げ分が上乘せされることとなった。これに際し、準特定地域においては、法案審議時における提案者答弁で示された考え方にしたがって、従前の自動認可運賃の幅に税率引き上げ分を言わば機械的に上乘せ・反映させた上で、これを公定幅として各運輸局が運賃ブロック毎に公示した。

また、改正タクシー特措法では、運輸局における公定幅の公示に先立って協議会が意見を述べるができることとされたことを踏まえ、全ての準特定地域において協議会が開催された。それらのうち29の運賃ブロックに係る協議会では参加者が初乗短縮運賃の設定を提案し、コンセンサスが得られたことから、運輸局では、東京武三(東京23区・武蔵野市・三鷹市)、大阪市を含むこれら運賃ブロックにおいて初乗短縮運賃の設定を盛り込んだ運賃幅を公示し、事業者の判断により初乗短縮運賃が設定できることとした。

3月末までの期間に全国の準特定地域内の全ての事業者から運賃の届出が行われ、うち42,410事業者から公定幅の幅内の運賃が届け出られた一方、37事業者からの届出運賃は公定幅の下限を下回っていた。各運輸局において当該事業者に対して制度の説明、指導等を重ねたところ、11事業者が公定幅内への変更届出を行い、6月末時点では残る26事業者(個人事業者14者を含む。)が下限を下回る運賃での届出のままととなっている。

これら事業者のうち、一部は大阪地裁と福岡地裁に対して、国による運賃変更命令の差し止めを求める計5件の訴訟を提起するとともに、うち3件ではその仮処分も求めた。5月23日から28日にかけて、両地裁が相次いで差し止めの仮処分を決定し、これら仮処分に対し国においては5月29日から6月3日にかけて相次いで、大阪高裁及び福岡高裁に対して仮処分の撤回を求める即時抗告を行った。

(3) 特定地域の指定基準の検討

特定地域の指定基準については、6月末現在、法案審議時に示された立法者の考え方、附帯決議等を踏まえて適切な内容を定めるべく、引き続き策定作業を進めている段階にある。