

悪質事業者対策について

(「タクシー問題についての現時点での考え方(H20.7.3)」で示した対策)

- コンプライアンスに欠けるなどの悪質な事業者は、市場から排除する必要がある。それにより、タクシーに対する利用者の信頼が確かなものとなり、安心してタクシーを利用することが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。
- 利用者が良質な事業者を選択することができれば、それを通じて悪質な事業者が淘汰されることとなるため、①利用者が積極的にタクシーを選択できる環境を整える必要がある。
- 行政の対応としては、②事後チェックをさらに強化することが必要であるが、事後チェックには相当の行政コストを要し、また、問題の未然防止には一定の限界がある。このため、③事前チェックの強化を検討する必要がある。

【考えられる具体策の例】

- ・ 参入・増車要件の厳格化（経営者の法令知識確認の厳格化、適切な事業運営のための体制・設備の確保、そのために必要な車両規模の設定など）
 - ・ 参入・増車の手続きの厳格化（審査における現地確認の徹底、運輸開始時の確認など）
 - ・ 監査の強化、効果的な実施
 - ・ 行政処分の強化（減車命令の制度化など）
 - ・ 運転者登録制度の拡充・強化
 - ・ 利用者への情報提供の充実（ランク制度の充実など）
- など

タクシーに係る諸問題への対策について(案)

○悪質事業者対策

講ずべき対策	具体策	対策の考え方と方向性(案)	参考資料 ページ
① 利用者がタクシーを選択しやすい環境の創出	・ 利用者への情報提供の充実	○ タクシー事業は、特に流し地域において、利用者によるサービスの選択可能性が小さく、利用者によるサービスの選択を通じた事業者の淘汰が進みづらいという構造的な課題を内包	P18
		○ 利用者がタクシーを選択できる環境整備を通じ、問題のある事業者が市場に温存されない仕組みを作ることは、タクシーの構造的課題を克服する重要な取り組みであり、こうした仕組みを通じて、健全な市場メカニズムをタクシー産業においても可能な限り機能させることが必要	
	(乗り場への乗り入れの禁止)	○ 具体的な取り組みとしては、乗り場の差別化やランク制度の導入などが考えられるが、これらの取り組みを含め、利用者に対して、優良事業者、悪質事業者の別や事業者ごとのサービスの内容などに関する情報を、事前に適切に提供し、それをもとに利用者が事業者を選択しうる仕組みを作ることが重要 → 一定の悪質事業者には、乗り場への進入を認めないなどの手法も有効ではないか	P19～22
	(ランク制度の充実)	→ 「ランク制度」に基づく事業者情報の利用者への提供に当たっては、国自ら、また事業者団体等において、どのような情報をどのような方法で利用者へ提供することが利用者による事業者の選別につながるかについて検討し、より実効性の高い制度とする必要があるのではないか	
	(苦情処理情報の開示)	→ 苦情の多い事業者、運転者などについて、事業者団体、行政等は、事業者名、運転者名、苦情の内容、件数等を利用者等に対し情報公開すべきではないか	
	(行政処分に関する情報開示の充実)	→ 国土交通省においては、現在、道路運送法等に基づく許可の取り消し等の処分を受けた事業者名や処分内容等をホームページなどで公表しているところであるが、それが利用者へ広く知られ、事業者の選択の動機となっているか等について検証し、それを踏まえた方式の改善、PRを図ることが必要ではないか	P49
(ランク制度と処分の連動)	→ ランク付けと行政処分を連動させること(例えば、低ランク評価の事業者には、より重い処分を行う)があり得るか		

<p>② 事後チェックの強化</p>	<p>・ 監査の強化、効果的な実施</p>	<p>○ 悪質事業者の排除のためには、行政による事後チェックが不可欠である。平成14年2月の規制緩和以降、国土交通省においては、逐次監査機能の強化を図っており、地方運輸局、運輸支局における監査担当職員の増員を図り(平成14年7月108名→平成20年度末230名)、監査の執行体制を強化するとともに、監査回数、監査内容の充実を図ってきたところ</p> <p>○ しかしながら、現時点において、必ずしも十分な監査体制が確立されておらず、事業者に対する監査回数は必ずしも十分なものとなっているとは言えない状況</p> <p>○ 必ずしも十分な監査体制が確立されているとは言えない現状において、監査の効果を十分に発揮するためには、特に監査が必要と認められる事業者、地域などに重点的に監査に入るなど、メリハリのある運用を行うことが重要</p> <p>○ なお、監査の質の向上のため、厚生労働省との間では、合同監査や相互通報制度の実施など逐次連携の強化を図ってきたところ</p> <p>→ 厳しい行財政事情のもと、引き続き監査担当職員の増員を始め、監査体制の強化に最大限努めることが必要</p> <p>→ 昨年11月より、試行的措置として、供給過剰の傾向のある地域においては、増車に際しての事前監査制度を設けるとともに、減車した場合の監査の特例措置を設けているところであるが、こうした措置の効果も見極め、限られた行政の監査能力の中で、最大限の効果を発揮しうる監査のあり方を検討すべき</p> <p>→ 大阪地区において行われているような、タクシーセンターによる適正化事業の成果を監査に活かす等の方策を導入し、監査実施の効率化を図るべきではないか</p> <p>→ 監査に際しての関係省庁間の連携、特に厚生労働省との連携は重要であり、引き続き、連携の強化に努める必要</p>	<p>P34～40</p> <p>P41・42</p> <p>P43</p> <p>P44</p>
	<p>・ 行政処分の強化、効果的な処分の実施</p>	<p>○ 事後チェックの強化に際しては、事業者に対する厳格な行政処分の実施が不可欠</p> <p>○ 規制緩和以降、順次処分の強化を図ってきたところであり、例えば、悪質性の高い事案について直ちに事業停止処分を行うなどの厳格化措置を講じているところ</p> <p>○ 今後も、必要に応じ、処分の厳格化を図る方向で検討を行うとともに、ペナルティとしての処分の実効性の向上や実質的に違法行為に相当する行為の捕捉等、より一層効果的な処分の実施を図ることが必要</p>	<p>P45～48</p>

		<p>○ 現在の主要な行政処分は、日数と車両数を決めた上での車両停止処分であるが、遊休車両に対して車両停止処分をかけてもペナルティとしての実効性が薄いとの指摘</p> <p>→ 車両停止処分の執行については、事業者が処分によって経営上の痛みを感じられるよう、車両停止処分期間中は併せて遊休車両の使用を禁じる等、より効果的な方法を検討すべきではないか</p>	
		<p>○ 現在定められている処分類型は、車両の使用停止・事業停止（ともに6ヶ月以内）、事業許可の取消の3類型</p> <p>→ 様々な事案に応じた多様な処分類型・量定の創設について検討するとともに、法令違反等の実情も踏まえつつ、厳正な事後チェックの実施に向けた処分基準の見直しについて検討すべきではないか</p> <p>→ 現行の車両停止処分と事業停止処分の間の中間的な処分類型として、営業所事業の一部取り消しとの考え方で減車命令を発し、事案に応じたきめ細かな対応をしてはどうか</p>	P50
		<p>○ タクシー事業者による違法行為は道路運送法等国土交通省所管の法令に限られず、特に社会保険等の未加入や最低賃金法の違反も深刻な問題</p> <p>○ 社会保険等の未加入や最低賃金法違反については、厚生労働省・社会保険庁において対応すべきものであるが、一方で、これらの違反行為は、不公正な競争によってタクシー事業の健全な発達を阻害するおそれのあるものであり、関心を払わざるを得ないもの</p>	P51
		<p>→ 本年7月より、試行的措置として、特定特別監視地域においては、新規参入に際して社会保険等の加入を条件とし、違反があった場合には、道路運送法に基づく車両停止処分を行うこととしているところであるが、こうした措置も踏まえつつ、社会保険等の未加入や最低賃金法違反について、道路運送法に基づく行政処分の対象とすることについて検討すべきではないか</p>	P52
		<p>○ 昨今、タクシー事業者の間では、行政処分の直前に営業車両を別会社に移したり、許可取消処分が予定される法人を処分直前に廃業し、当該法人の資産を別の新会社に移したりするなどの手法で、行政処分を実質的に逃れる行為が行われているとされているが、こうしたいわゆる「処分逃れ」への対応が必要</p>	P53・54

		<p>→ 事後チェックの充実において見過ごせない問題であり、「処分逃れ」の実態を踏まえつつ、また、他の事業での対応策の事例も参考にしつつ、適切な対応策を講じるべきではないか(e.g.事業廃止の事前届出、事業を継承した事業者への処分の加重等)</p>	
	<p>・事業者団体による取り組みの強化(適正化事業の対象地域の拡大等)</p>	<p>○ 事後チェックによる悪質事業者の排除など、タクシー事業がもたらす社会への不利益の排除は、行政による監査・処分だけでなく、事業者団体等の自主的な取り組みによって図られることが、タクシー事業の健全な発展のために重要</p> <p>○ 現在、タクシー業務適正化特別措置法に規定する「特定指定地域」である東京、大阪において、タクシーセンターが、同法に基づき、①運転者の道路運送法等に違反する行為の防止、是正のための指導、②運転者の業務の取り扱いの適正化を図るための研修、③利用者からの苦情の処理、④タクシー乗り場等の設置、運営を内容とする適正化事業を実施</p> <p>○ タクシー業務適正化特別措置法に基づく適正化事業は、実施団体が、実施対象地域の全事業者から負担金を得て業務を実施するものであり、実効性の高い仕組み</p> <p>○ その他にも、事業者団体等によって、自主的に同様の街頭指導や乗り場の運営、研修業務などが実施されている地域が存在</p> <p>→ こうした取り組みは、タクシー事業がもたらす利用者や地域社会への不便、不利益を排除する取り組みであり、業界の自浄作用として、地域の信頼を得る意味でも重要であり、今後とも、各地における自主的な取り組みの強化が図られるべきではないか</p> <p>→ こうした業務の実施が特に求められる流し営業中心の地域(都市部)において適正化事業を実施できるよう、同事業の実施対象地域の拡大、実施要件の見直し等を検討すべきではないか</p> <p>→ 現在、タクシーセンターにおいて運転者に対して行われている新任講習、適正化研修のようなものを、事業者(経営者)に対しても義務づけることも有効か</p>	<p>P56・44</p> <p>P65～67</p> <p>P57</p>

<p>③ 問題の未然防止のための事前チェックのあり方</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参入・増車要件の厳格化 (経営者の法令知識確認の厳格化、適切な事業運営のための体制・設備の確保、そのために必要な車両規模の設定など) ・ 参入・増車の手続きの厳格化 (審査における現地確認の徹底、運輸開始時の確認など) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 悪質な事業者を市場から排除するためには、まずは、利用者による選択を通じた悪質事業者の淘汰や監査・処分等の事後チェックの強化が求められるが、タクシーサービス内容の差別化の難しさや流し営業における利用者の選択の困難さ等から、利用者の選択によって悪質事業者を市場から淘汰することは困難 ○ また、事後チェックにも相当の行政コストを要し、問題の未然防止には一定の限界があることから、事後チェックの強化による悪質事業者の排除にも一定の限界 <ul style="list-style-type: none"> → 悪質事業者をタクシー市場から排除するためには、ある程度、参入や事業拡大時のチェックを厳格にすることによって、悪質事業者の参入等を未然に防止することも重要ではないか → 悪質事業者を未然に排除する観点から、参入時の許可要件や審査手続きのあり方について検討することが必要ではないか。その際には、参入要件等の基準を明確化し、より透明性を確保してはどうか 	<p>P69～71</p>
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 増車については、平成14年2月の規制緩和によって届出制としたところであるが、このことが、悪質事業者の安易な事業参入、その後の拡大を助長しているとの指摘もある <ul style="list-style-type: none"> → 平成19年11月より、供給過剰傾向の地域に限って、安易な増車を抑制するための試行的措置を講じているところであるが、このような試行的措置の効果も検証しつつ、増車に係る要件、手続のあり方についても、悪質事業者による事業拡大の未然防止の観点から、実働率、実車率の勘案、労働条件の確保状況、法令違反の状況を踏まえて(事前・事後の)チェックを行うなどの検討が必要ではないか → 参入・増車要件等の検討に際しては、必ずしも全国一律の要件ではなく、地域の状況(e.g.大都市と地方部、流しと車庫待ち、交通空白地帯などの各地域事情等)に応じた要件等になるような検討がありうるか 	<p>P43</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転者登録制度の拡充・強化 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 運転者登録制度については、昨年、タクシー業務適正化特別措置法が改正され、運転者の登録を実施する指定地域が主な政令指定都市まで拡大されたところ(改正法に基づく新たな制度は本年6月14日より施行) <ul style="list-style-type: none"> → 制度の運用に当たっては、輸送の安全の確保と運転者の質の確保という法の趣旨を踏まえ、施行状況を見極めつつ、登録の拒否や登録の取消等の処分は厳格に運用すべきではないか → 今回の制度改正の成果を踏まえつつ、運転者登録制度の導入地域の更なる拡大を検討すべきではないか 	<p>P72～75</p>	