

交通政策審議会

「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」
におけるこれまでの主な議論

【第1回】

- 供給過剰の中でさらに供給が増える、多くの地域で運賃が上限に張り付くなど、タクシー産業の市場の構造そのものに問題があるのではないか。
- 増車に伴って賃金が下がり運賃が上がるという現象が起こるなど、タクシー事業には市場原理が働きにくい面がある。その中で低廉な運賃など利用者の利益を確保するためには、何らかの形で台数を規制する必要があるのではないか。
- タクシー事業の現状は、共有地において、各個人が利潤動機に基づき羊の放牧数を増加させた結果、共倒れに至ったという「共有地の悲劇」を想起させる。これは市場原理とは別の原理であり、何らかの台数制限を議論しなければ解決しないのではないか。
- 台数制限を復活させるだけでは、タクシー事業の構造的な問題は何ら解決しない。産業構造の問題、公共交通としての位置づけ等の議論を根底からしなければならぬのではないか。
- タクシーについては、参入を促進するために安全やサービスの基準も引き下げてきたように見受けられるが、安全等の面はきちんと規制して一定の水準を担保すべき。
- 歩合給により、経営上のリスクが即労働賃金に密接に結びつく仕組みになっており、労働市場や労務管理のあり方についても議論していく必要がある。
- タクシー市場が傾向的に縮小する中で規制緩和が行われたことにより、タクシー市場やタクシー産業が持っていた構造的な問題がさらに深刻化した面があるのではないか。
- タクシー市場の縮小はモータリゼーションの進展、都市の交通網整備に伴い、各国で生じている現象であり、その中でタクシーのあり方を考える必要があるのではないか。
- 高齢者等多くの利用者が安心、安全に利用できるサービスが提供されれば需要も回復するのではないか。流し市場だけでなく、電話呼び出しへの対応も含めて運賃のあり方やサービスのあり方を考えるべき。

【第2回】（近畿運輸局、九州運輸局から報告）

- 低運賃での経営の中には、法令違反を前提としたものや不十分な設備でコストを削減しているケースが少なくないのではないか。また、低運賃競争

により、過重労働とその下での賃金低下、安全輸送の確保への不安、懸念がもたらされているのではないか。

- 法人タクシーの形態を取りながら、実質的に個々の運転者が独立して経営を営むような形態では、過重労働や競争条件の不均衡が生じるのではないか。
- 地域に何十種類もの運賃があるというのは異常。こういう状態を放置しておいてよいのか。
- 運賃メニューの多様性は、ある意味で経営努力の結果であり、利用者にとって選択性が増すという点で望ましい面もあるのではないか。
- 参入要件を緩和したことによって、質の劣る事業者の参入が進んでいる。最低車両台数、施設基準など参入の基準を厳格化する必要があるのではないか。
- 1台当たりの売上が減る中で、歩合制給与を前提に、会社としての収入を確保するために増車が行われているのであって、こうしたメカニズム、歩合給をどう考えるか、整理する必要があるのではないか。
- 歩合制の賃金のもとで安易な参入が続いており、参入のハードルを高くする、増車の要件を厳しくするといった仕組みを構築していく必要があるのではないか。
- 労働条件の低下に伴い、若年の新規運転者が入ってこられない状況になっており、将来のサービス維持に不安が生じている。これをどう考えるか。
- タクシー会社には、運送サービスの提供のほか、地域や社会、環境に対する責任、従業員の保護といった役割があるはずだが、規制緩和後、こうした企業としての基本的な役割を果たさず、金儲けだけに狂奔する会社が増えているのではないか。
- 環境問題、渋滞問題の視点からも、過剰車両の解消を考えなければならない。

【第3回】（事業者、報道機関（地方紙）からヒアリング）

- 地域ごとの状況に応じた制度にする必要があるのではないか。
- サービスの改善により利用者を増やし、経営を改善してきた事例もある。業界には、総量規制よりもサービス向上の努力こそが求められるのではないか。
- 総量規制を見直すのではなく、質の規制を見直すべき。ルールを守らない事業者には退出を促し、市場の健全化を保つことが重要。
- 経営者が運転者に思いやりを持つなり、運転者1人当たりの生産効率を上げるなりの経営努力をすれば、運転者の労働条件や供給過剰の問題はかなり改善するのではないか。
- 地域の中心企業が減車すれば全体としてうまくいくケースもあるが、地方

部で中小企業同士が競争しているような場合、1社が減車すれば他社が増車するなど、過剰な車両が温存されがち。

○タクシーの問題を考える際には、地域のモビリティの確保という、市場原理では無視されがちな点にも目を向ける必要があるのではないか。

【第4回】（地方自治体（新潟県知事・仙台市長）、事業者からヒアリング）

○緊急調整地域の指定等の供給過剰対策について、地域政策等の観点から地方自治体が関与する仕組みを考えるべきではないか。

○臨時的な法整備によって、車両の共同減車の促進や業界の自助努力に対する支援を行う仕組みを作るべきではないか。

○規制緩和という国の政策の中で、業界が経営判断として勝手に車両を増やしてきたということを考えると、減車を促進するために国が業界を支援することには、国民の理解が得られないのではないか。

○総量規制・減車促進のための法整備などではなく、自治体を中心とした地域が、総合交通政策の一環としてタクシーを位置づけ、その活性化を図るべきではないか。

○タクシー事業に対しては、地域の雇用を支える産業、中小企業主体の産業としての側面への配慮も必要ではないか。

【第5回】（需給の不均衡の問題について審議）

○需給バランスが大きく乖離する中で、生活保護並みの賃金しか得られないタクシー運転者の状況を放置することは社会正義に反する。事態がここまで至れば、参入・増車の厳格化、運転者の質的要件の厳格化等の措置のほか、何らかの方法により台数の適正化を図るしかないのではないか。

○タクシー産業では、市場主義が前提としている社会規範が崩れてしまっている。こうした状況では、何らかの政府の規制が求められるのではないか。

○規制緩和は決して悪ではなく、中小規模の事業者に参入の道を開いた意義は利用者にとっても大きかった。仮に何らかの規制が必要だとしても、参入の道を閉ざすことではなく、不適切な事業者を排除するための規制が重要。

○タクシー事業の活性化のためには、参入規制や増車規制は避けるべき。労働条件や安全性の確保に問題のあるような、本来市場から退出すべき者が残っていることが問題であって、こうした者の退出を促すことが必要。

○現在の業界の構造を温存したまま台数規制を行っても、利用者にとってメリットはない。歩合制賃金など、タクシーの構造的な問題についても改善の可能性を探る必要がある。

○歩合制賃金は、タクシー営業の実態を踏まえれば、合理性を認めざるを得ない面もある。結局は、需給バランスのあり方をどう考えるかが重要な

ではないか。

- 昔の需給調整規制に戻すことに国民の理解が得られるとは思えないが、参入や増車の要件を厳格化し、不適切な者を事前に排除する仕組みは必要。
- 賃金制度をどのようにするかは基本的に労使自治の問題であって、国の規制になじまない。ただし、事業許可等の際に、労働条件に関するコンプライアンスをチェックする仕組みなどは考えられる。
- 運転者には職業を変える自由もあるわけであり、仮に現在の労働条件が悲惨だとしても、それを理由として需給調整規制に戻ることが適切な判断と言えるかどうかは疑問。

【第6回】（運賃規制のあり方について審議）

- 運賃多様化による新規需要の開拓などは実現していないのが実情。むしろ運転者の労働条件の悪化、産業の疲弊を招いている。
- 限られた市場の中では、一社が運賃を下げれば他社も追随せざるを得ず、その結果地域全体の運賃水準が下がり、運転者の賃金の低下につながっている。
- 歩合制賃金等を背景に、運賃水準の低下がそのまま運転者の賃金の低下につながる構造となっている。労働条件の悪化を防ぐためには、適正な運賃水準を維持するための規制が必要。
- 利用者の立場でも、タクシーを選択することが困難な状況では一定の運賃の方が安心であり、そのための規制は必要。
- 運賃の多様化が悪いとは言えない。消費者側から見れば、運賃が一定であることを積極的に肯定する根拠はなく、利用者の求めるサービスと価格の組み合わせには違いがあってもよい。規制の必要性については、しっかりとした理論付けが必要である。
- 人件費が70%を占めるタクシー事業において、経営効率化の余地は限られており、運賃制度を考えるに際しても、その点には留意が必要である。
- タクシーの利用者の間で不平等が生じないようにするためには、ハイヤー的な運賃を除けば、同一地域同一運賃が望ましい。
- 運賃の上限を規制することは利用者にとっても安心感があるが、下方硬直性のない運賃制度にすべきであり、運賃競争に負けた者には退出を促す仕組みであってもよい。
- 現状は下限割れの運賃が安易に認められているが、もっと規制を厳しくすべきである。
- 人件費が費用の大半を占めるタクシー事業においては、総括原価方式以外の運賃設定方式は考えられないのではないかと。タクシーの場合、経営効率化を促すことは、即人件費の低下、労働条件の悪化に直結するので、運賃制度の見直しには慎重であるべき。

- 利用者の選択性が高ければ運賃は多様化するが、選択性が高いということは社会的費用が高いということであり、全体として費用を下げるという意味においても同一運賃の方が望ましい。
- 現状では総括原価方式が最善の方式と考えるが、実績原価をもとにした人件費の査定方法は、標準原価に改めるなどの検討が必要。

【第7回】（安全性・サービスの質の確保、労働条件の確保等について審議）

- 運転者の賃金制度の見直し、例えば固定給の確保などは、労働条件の本質的な改善にはつながらない。結局、減車による需給バランスの改善を進めるしかない。
- 「同一地域同一運賃」については、特に営業所受けが主体の地域などにおいて利用者の理解が得られるかどうか疑問であるが、少なくとも下限割れ運賃については廃止すべきである。
- 運転者に関する国家資格制度を創設し、運転者が働き方を選べるような環境を作るべき。
- 事後チェックだけですべての事業者を適切に監督することは困難。参入基準の厳格化など、事前チェックの強化が必要。
- 悪質事業者の退出促進策の検討に際しては、処分のがれへの対策の検討も必要。
- 増車や運賃競争が自由に行われる環境の中で労働条件の改善を図ることは困難。台数規制と運賃ダンピング規制を合わせて行うことが必要。
- 歩合給が必ずしも合理的とは言えない。GPS等を活用した労務管理は可能であり、賃金だけで労務管理を行うという発想は安易。
- 業界の将来のためには、良質な労働力の確保が不可欠であり、労働者への分配を増やすべく経営者の努力が求められる。また、労働者も自ら経営側に転じるぐらいの気概がほしい。
- 参入規制は強化すべきではない。たとえば運転者の数に見合った増車しか認めないなど、人に着目したルールが必要。
- 労働条件の確保の観点からのペナルティの導入も検討すべき。
- 新規事業者が悪であるという考え方は受け入れがたい。既存事業者だけを守ろうという発想では業界の将来はない。
- 賃金制度は労使自治の問題であり、タクシーの賃金制度だけ国が規制するというのは理由がない。
- 最低賃金違反、社会保険未加入、累進歩合制等労働条件に係る法令違反等に対して、行政が事業者にはペナルティを課す仕組みを作る必要がある。
- タクシーの賃金制度は非常に複雑。経営者にはもっと透明性を高める努力が必要。

- 運転者の質の確保のためには賃金の改善こそが重要だが、これは賃金制度の問題ではなく、いかに収入を確保するかという問題。このためには、台数を適正化して、1台あたりの収入を増やすしかない。
- 労働条件の悪化が運転者による法令違反を助長するという調査結果もあるが、これに経営者が痛みを感じなければ是正は困難。事業者に対する課徴金のような仕組みも検討すべき。
- 悪質事業者に対する規制強化は、より悪質な事業者を生み出しかねないという側面があることにも留意が必要。結局、需給を適切に調整することによって問題の多くは解決するというわけではないか。