

安全・安心なサービスを提供するための タクシー事業制度の研究

－ 第5回 研究会 資料 －

平成20年7月30日

今後の検討内容について

今後の検討内容について

(1) タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

- 国の規制の動きを見ながらではあるが、「当面の減車方策」と「中長期的な台数コントロール」等、台数の絞込みについて具体的な検討が必要。
- その台数の絞込みについては、段階的な対応が必要ではないか。
 - 【第1段階】 現在以上に増やさない仕組み
 - 【第2段階】 短期間で臨時的に減車する仕組み
 - 【第3段階】 中長期的な台数コントロールの仕組み

(2) 同一地域・同一運賃の具体的な方法について

- 同一地域・同一運賃に向けた具体的な検討については、当面、国の運賃に対する検討内容をフォローする。
- なお、利用者、事業者ともに利用しやすい運賃体系を目指すことが必要

(3) 業界の自主努力について

- 中間とりまとめの今後の課題にも記したように、今後、事業者の内部統制やコンプライアンスを前提に、適切なサービス提供に向けた業界の自主努力についての検討、提示が必要。
- 現在、緊急調整地域及び特定特別監視地域では、当該地域の事業者団体において、タクシー事業の構造改善のための計画の策定が求められている。
- この構造改善計画の策定をひとつの契機(モデル)として、業界の自主努力について更に具体的な検討を行うことが望ましい。

タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

(1) タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

【第1段階】現在以上に増やさない仕組み

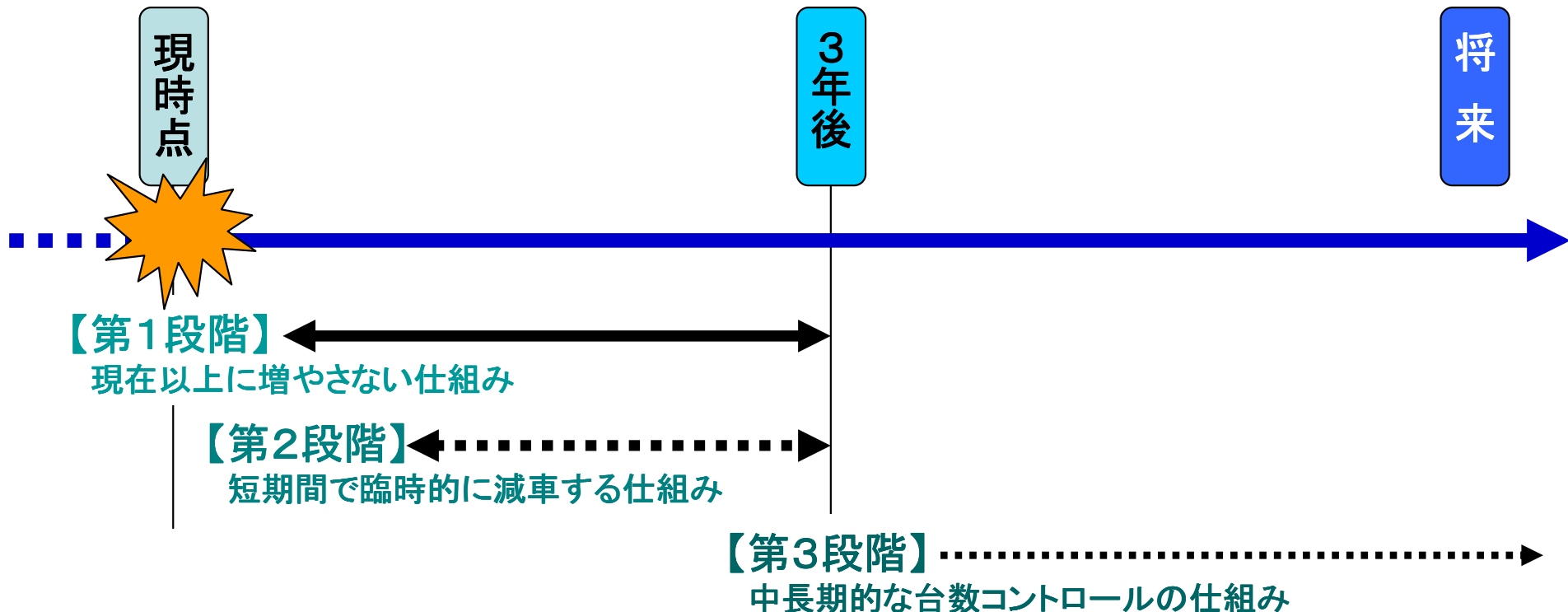
- 緊急調整措置、特定特別監視地域等の措置で、原則3年間は増車や新規参入は制限。蛇口は閉められた。

【第2段階】短期間で臨時的に減車する仕組み

- 緊急調整措置等が実施される期間内(原則3年間)において、効果的な減車の方法の検討

【第3段階】中長期的な台数コントロールの仕組み

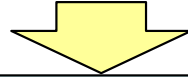
- 需要減少を想定した上で適正台数にコントロールする方法の検討



タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

【第1段階】一時的な措置としての増車制限について

- ・現在以上の供給過剰にしないように増車や新規参入を制限。蛇口を閉める。
- ・既存事業者の増車に対する規制の方法と新規参入の一時停止の規制が必要。



国土交通省(平成20年7月11日)「タクシーに係る緊急調整地域の指定等について」(規制強化)

①道路運送法に基づく緊急調整措置

- ・本年8月末まで緊急調整地域(増車・新規参入が禁止)に指定されている「仙台市」を改めて平成23年1月8日までの指定を運輸審議会に諮問

②供給拡大に対する試行的措置の見直しについて

- ・特別監視地域及び特定特別監視地域の指定要件等を変更した上で、新たな地域を指定し、これらの地域において試行的措置を講じることとした。

【特別監視地域】

緊急調整地域に至る事態を防ぐため、供給過剰の兆候のある営業区域を指定。

○指定地域 537地域(これまでは67地域)

【特定特別監視地域】

特別監視地域のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が特に大きな地域を指定

○指定地域 109地域(これまでは6地域)

◎各地域の指定期間は、平成20年7月11日から平成23年7月10日(3年間)とし、各地方運輸局等における公示により指定。

タクシー事業に係る緊急調整措置及び供給拡大に対する試行的措置について

指定区分	指定要件及び期間	指定地域	指定地域における措置
①緊急調整地域 (道路運送法に基づく措置)	<p>○需給関係に関する要件</p> <p>(1) 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が2年以上連続して減少、</p> <p>(2) かつ、1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、前5年平均と比較して15%以上下回る又は前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して15%以上下回る(当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を10%以上下回る場合)</p> <p>○車両数に関する要件 延べ実働車両数が2年連続して増加</p> <p>○安全に関する要件 事故の増減の傾向や全国平均との比較等に基づき総合的に判断</p> <p>○その他 次に掲げる各指標の動向に照らし、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一定の安全関係の法令違反の件数(特に改善基準告示違反に係るもの) ・利用者からの苦情の件数(特に接客態度不良以外のもの) <p>【指定期間】 原則3年間(改正の際、現に指定を受けている地域については、既指定期間と通算して3年間とする)</p>	<p>仙台市 (1地域)</p>	<p>【タクシー事業構造改善計画】</p> <p>現行の改善計画の記載内容に加え、運転者の労働条件の改善その他の事項についての記載を求める。</p> <p>【増車への対策】 禁止</p> <p>【新規参入への対策】 禁止</p> <p>※この他従来どおり重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。</p>
②特別監視地域 (行政通達に基づく措置)	<p>次のいずれかに該当する地域</p> <p>指定要件①</p> <p>○需給関係に関する要件</p> <p>(1) 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が前年度と比較して減少、</p> <p>(2) (1)かつ、1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、前5年平均と比較して10%以上下回る又は前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して10%以上下回る(当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を5%以上下回る場合)</p> <p>○車両数に関する要件 延べ実働車両数が前年度と比較して増加</p> <p>指定要件②</p> <p>○需給関係に関する要件 1日1車当たりの実車キロ又は営業収入が平成13年度と比較して減少</p> <p>指定要件③</p> <p>○需給関係に関する要件 運賃改定後の1日1車当たりの営業収入の上昇率が運賃改定率の1/2以下</p> <p>【指定期間】 原則3年間</p>	<p>札幌交通圏、小樽市、千歳市、恵庭市、岩内余市圏、倶知安圏、岩見沢圏、夕張圏、美唄圏、芦別圏ほか (537地域)</p> <p>(別紙1参照)</p>	<p>【増車への対策】</p> <p>(1) 基準車両数内の復活増車に対する監査の特例</p> <p>※この他従来どおり重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。</p>
③特定特別監視地域 (行政通達に基づく措置)	<p>次のいずれかに該当する地域</p> <p>指定要件①</p> <p>特別監視地域①のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が特に大きな地域(概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域)を指定。</p> <p>指定要件②</p> <p>特別監視地域②のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が比較的大きな地域(概ね人口10万人以上の都市を含む営業区域)を指定。</p> <p>指定要件③</p> <p>特別監視地域①～③のうち、上記指定要件①又は②に準ずるものとして、地方運輸局長が指定。</p> <p>指定期間】 原則3年間</p>	<p>札幌交通圏、小樽市、函館交通圏、苫小牧交通圏、帯広交通圏、釧路交通圏、北見交通圏、旭川交通圏、青森交通圏、八戸交通圏ほか (109地域)</p> <p>(別紙2参照)</p>	<p>【タクシー事業構造改善計画】</p> <p>指定地域に係る業界団体に対し、サービス改善等による需要喚起、運転者の労働条件の改善その他の事項についての改善計画の策定を求める。</p> <p>【増車への対策】</p> <p>(1) 労働条件等に関する計画の提出・減車勧告制度</p> <p>→記載事項の見直し</p> <p>(2) 増車前監査・増車見合わせ勧告・減車勧告制度</p> <p>→増車見合わせ勧告対象の拡大</p> <p>① 監査による違反のチェック(現行対策)</p> <p>② 適切な実施体制のチェック(拡大)</p> <p>運転者確保状況を確認(増車実施日までに名簿を提出させる)し、1両当たり地方運輸局長が地域の標準的な運転者数を勘案して定める運転者数を満たさない場合</p> <p>③ 増車の必要性をチェック(拡大)</p> <p>実働率が一定の数値を下回る場合</p> <p>→増車見合わせ勧告に従わない場合に処分をさらに加重</p> <p>→一度の増車に対し、定期的に繰り返し監査を実施</p> <p>(3) 基準車両数内の復活増車に対する監査の特例</p> <p>(4) 一定規模以上の減車を行い、その車両数を維持をしている限りは、原則として監査を免除</p> <p>【新規参入への対策】</p> <p>(1) 労働条件等に関する計画の提出・是正勧告制度</p> <p>→引き上げ(政令市40両、30万人都市30両)</p> <p>(3) 社会保険未加入事業者に対する処分制度</p> <p>(4) 可能な限り許可前の現地確認</p> <p>※この他従来どおり重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。</p>

タクシー事業に係る緊急調整措置及び供給拡大に対する試行的措置について

①緊急調整地域

(道路運送法第8条に基づく措置)

■指定要件(平成13年10月26日自動車交通局長通達(国自旅第102号)で規定):

○需給関係に関する要件

(1) 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が2年以上連続して減少、

(2) かつ、1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、前5年平均と比較して15%以上下回る又は前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して15%以上下回る(当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を10%以上下回る場合)

○車両数に関する要件延べ実働車両数が2年連続して増加

○安全に関する要件事故の増減の傾向や全国平均との比較等に基づき総合的に判断

○その他次に掲げる各指標の動向に照らし、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認められる場合

・一定の安全関係の法令違反の件数(特に改善基準告示違反に係るもの)

・利用者からの苦情の件数(特に接客態度不良以外のもの)

■指定期間: 原則3年間(改正の際、現に指定を受けている地域については、既指定期間と通算して3年間とする。)

■タクシー事業構造改善計画: 現行の記載内容に加え、運転者の労働条件の改善その他の事項についての記載を求める。

■指定状況: 平成20年度1地域(仙台市は継続)

■指定に伴う措置:

(1)既存事業者の増車

禁 止

(2)新規参入

禁 止

タクシー事業に係る緊急調整措置及び供給拡大に対する試行的措置について

②特別監視地域

(行政通達(平成13年10月26日付け国自旅第102号)に基づく措置)

■指定要件(平成13年10月26日自動車交通局長通達(国自旅第102号)で規定): 次のいずれかに該当する地域

指定要件①

○需給関係に関する要件

(1) 1日1車当たりの実車キロ及び営業収入が前年度と比較して減少、

(2) (1)かつ、1日1車当たりの実車キロ又は営業収入について、前5年平均と比較して10%以上下回る又は前5年平均からの減少率が全国の前5年平均からの減少率と比較して10%以上下回る(当該地域で日車実車キロ及び日車営業収入が前5年平均を5%以上下回る場合)

○車両数に関する要件延べ実働車両数が前年度と比較して増加

指定要件②

○需給関係に関する要件1日1車当たりの実車キロ又は営業収入が平成13年度と比較して減少

指定要件③

○需給関係に関する要件運賃改定後の1日1車当たりの営業収入の上昇率が運賃改定率の1/2以下

■指定期間: 原則3年間

■指定状況: 平成20年度537地域

■指定に伴う措置:

(1)既存事業者の増車

増車

増車7日前に
増車の届出

増車実施後に監査

違反があった場合、
車両停止等の行政処分

○基準車両数内の復活増車に対する
監査の特例

一旦減車した後に、以前の台数までの範囲内で増車する場合は、
監査対象としないことにより、自主的な減車を促進

(2)新規参入

タクシー事業に係る緊急調整措置及び供給拡大に対する試行的措置について

③特定特別監視地域

(行政通達に基づく措置)

■指定要件(平成19年11月20日自動車交通局長通達(国自旅第208号)で規定): 次のいずれかに該当する地域

指定要件① 特別監視地域①のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が特に大きな地域(概ね人口30万人以上の都市を含む営業区域)を指定。

指定要件② 特別監視地域②のうち、供給拡大により運転者の労働条件の悪化を招く懸念が比較的大きな地域(概ね人口10万人以上の都市を含む営業区域)を指定。

指定要件③ 特別監視地域①～③のうち、上記指定要件①又は②に準ずるものとして、地方運輸局長が指定。

■指定期間: 原則3年間

■指定状況: 平成20年度109地域

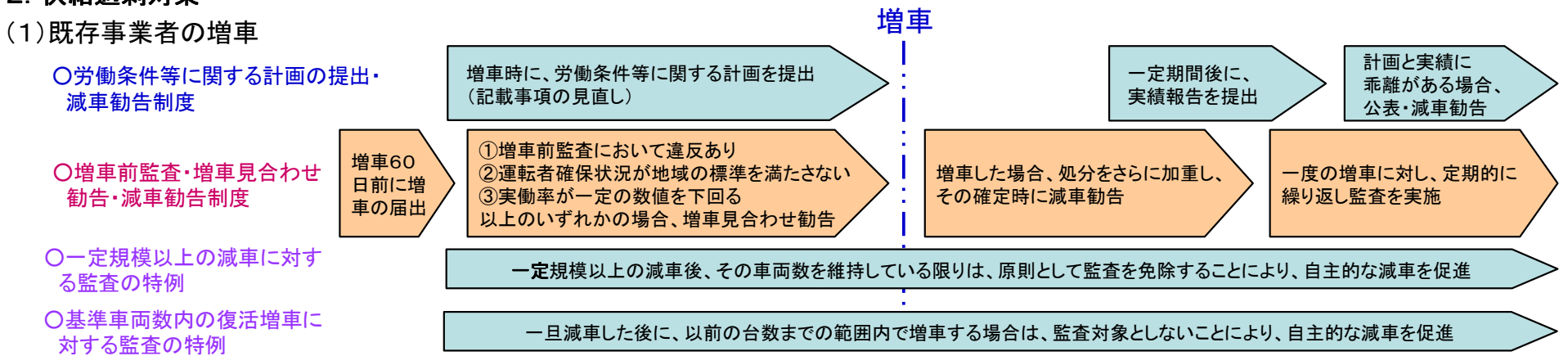
■指定に伴う措置:

1. タクシー事業構造改善のための計画措置

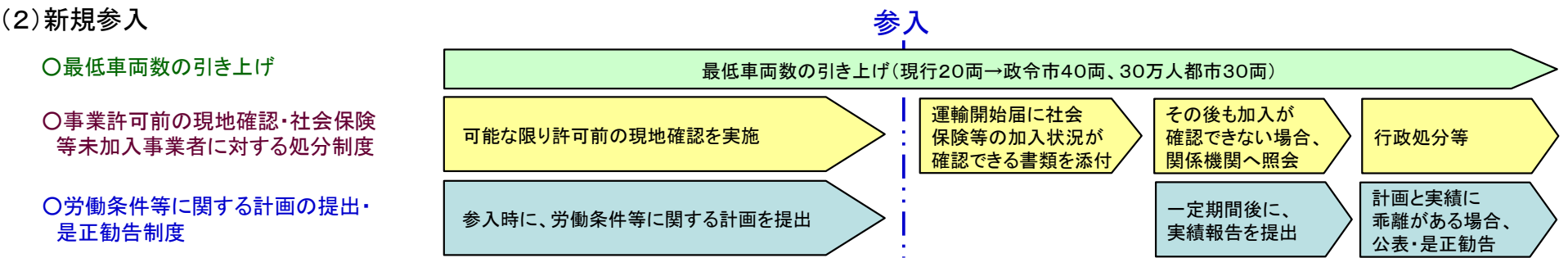
- ① 国土交通省は、当該地域の事業者団体に対し、当該地域における利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起、運転者の労働条件の改善、違法・不適切な経営の排除など、タクシー事業の構造改善のための計画の策定を求める。
- ② 当該事業者団体は、計画の策定及び実施に当たっては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会等の場を活用して、当該地域の利用者や地方公共団体等の意見を聴取し、これらの意見を十分に反映させる。

2. 供給過剰対策

(1) 既存事業者の増車



(2) 新規参入



なお、従来どおり、重点的な監査や行政処分の厳格化措置を講ずる。

資料: 国土交通省

タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

【第2段階】短期間で臨時的に減車する仕組み

- 緊急調整措置等が実施される期間内(原則3年間)において、効果的な減車の方法の検討

【第3段階】中長期的な台数コントロールの仕組み

- 需要減少を想定した上で適正台数にコントロールする方法の検討

減車や台数コントロールの基本的な考え方

○目標台数の設定の考え方

利用者の利便を損なわず、健全な事業経営と乗務員の労働条件が確保できる台数
→ 実車率・実車走行距離をベースとした台数設定

○以下の課題へ対応した制度的体制を検討することが望ましい。

- ・「悪質な事業者の退出」と「意欲ある新規参入」の両立を図る。
- ・既存事業者に対して減車促進に向けたインセンティブを付与。
- ・車両代替、増車、安易な新規参入に対して抑制策を展開。

タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

減車や台数コントロールの方策

方策	考え方	実現する上でのネック	第2段階	第3段階
1) 補助金等、国の支援による減車	産業構造改善事業や高度化事業等に準じたスキームにより共同化を促し、事業規模を拡大する中で減車を促進する。	<ul style="list-style-type: none"> ・緊縮型予算が続く中、減車(収益減)に対する補助や課税の特例等は期待しづらい。 ・事業者の主体的な取り組みに依存する。 	×	△
2) 業界における自主的な調整	① 預り減車による減車	<ul style="list-style-type: none"> ・指定された地域のみが対象となる。 ・事業者の主体的な取り組みに依存する。 	△	
	② 業界において一斉に自主減車を実施する。	<ul style="list-style-type: none"> ・独占禁止法上、競争を阻害する行為と見なされる恐れが強く、適用除外の措置が必要。 ・乗務員の処遇が問題となる。 	○ ※適用除外が条件	
	③ 減車に対する交付金の支給、新規参入を含む増車・代替に対する納付金の徴収等、業界内で一定のルールを定める。	<ul style="list-style-type: none"> ・すべてのタクシー事業者の参加が前提となる(法制化の必要性が大きい)。 ・増車・代替に対する納付金支払いに理解が得られるか。 ・納・交付金のバランス確保が難しい。 	×	△
3) 乗務員の資格要件の強化	乗務員のなり手を絞り込むことにより、自然な減車を促していく。	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の乗務員の資格要件が問題化する。 ・適正台数までの減車に長い時間を要する。 	×	△
4) 悪質事業者の退出	運輸安全マネジメントや適正化事業等を厳格に実施し、悪質事業者の営業停止、車両使用禁止等の行政処分を行うことにより、減車を実現する。	<ul style="list-style-type: none"> ・審査基準の明確化と処分とのバランスを図ることが必要(処分自体が目的化するおそれがある)。 ・監査体制の強化等に予算措置が必要だが、緊縮財政のもと期待しづらい。 	△	△

タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

【タクシー協会が主導的立場で行う行為に係る独占禁止法の影響】 (事業者団体の活動に関する独占禁止法の指針から抜粋)

1. 協会が運賃改定等に関与するケース(原則として違反となる)

1 価格制限行為

事業者団体が、次のような価格に関する行為を行い、これにより市場における競争を実質的に制限することは、法第八条第一項第一号の規定に違反する。

(価格制限行為への協力の要請、強要等)

○事業者に対して、価格制限行為の内容に従うよう要請、強要等を行い、又は価格制限行為に協力しない事業者に対して、取引拒絶、団体内部における差別的な取扱い、金銭の支払、団体からの除名等の不利益を課すること。

〈具体例〉

Yタクシー事業者団体事件(昭和五七年(勸)第一六号)では、タクシー運賃等の引上げについて、構成事業者の認可申請すべき内容を決定し、これに基づいて構成事業者に認可申請をさせるとともに、当該決定に従った認可申請を行わない構成事業者に対して脱会措置を採ったことが、法第八条第一項第四号違反とされた。

10 経営指導

(2)違反となるおそれがある行為

(統一的なマークアップ基準等を示す方法による原価計算指導等)

タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

12 公的規制、行政等に関連する行為

(中略)

公的規制が緩和又は廃止された場合には、その範囲において規制による競争への制約が解消され事業者間の自由な競争が回復されるべきものであることから、その競争を事業者団体が制限するようなことがあれば、その行為は独占禁止法上問擬されることはいうまでもない。

(幅認可料金の幅の中における料金の収受に係る決定)

(認可料金以下の料金の収受に係る決定)

2. 協会が増減車、新規参入等に関与するケース(原則として違反となる)

4 設備又は技術の制限行為

(設備の新增設等の制限)

○構成事業者が商品又は役務を供給し、又は供給を受けるための設備について、その新設、増設若しくは廃棄に係る内容又はその稼動量を制限すること。

〈具体例〉

Xバス事業者団体事件(平成元年(勸)第九号)では、貸切バスの増車に係る事業計画変更の認可申請について、構成事業者の増車申請車両数の枠を決定し、これに基づいて認可申請させたことが、法第八条第一項第四号違反とされた。

5 参入制限行為等

(不当な加入制限又は除名)

○団体に加入しなければ事業活動を行うことが困難な状況において、不当に、団体への事業者の加入を制限し、又は団体から事業者を除名すること。

タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

12 公的規制、行政等に関連する行為

(1) 許認可、届出等に関連する制限行為

(中略)

公的規制による許認可、届出等の制度の下で、各事業者の行政機関への許認可等の申請又は届出について、事業者団体が、一括して行い、又は事業者団体を經由して行わせることは、このような制限行為につながりやすい。

(許認可申請等の制限)

○構成事業者の事業活動に係る許認可等の申請又は届出の内容を制限すること。

〈具体例〉

Zタクシー事業者団体事件(平成五六年(勸)第四号)では、タクシーの増車又は営業所の新設若しくは位置の変更に係る事業計画変更の認可申請について、当該団体の協議を経なければならないことを決定し、これに基づき各構成事業者の増車申請車両数の限度を決定し、また、営業所の新設又は位置の変更に係るものについては、その都度当該申請の可否を決定していたことが、法第八条第一項第四号違反とされた。

タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

3. 協会が環境問題等を理由に自主規制を促す等の関与をするケース(違反となるおそれがある)

7 種類、品質、規格等に関する行為

(2) 自主規制、自主認証・認定等

(中略)

(事業者団体が、安全・衛生の確保や環境の保全等正当と考える目的に基づいて、構成事業者に係る設備の維持・管理等や技術の内容等に関して、自主的な基準・規約等を設定し、その周知・普及促進を行い、又はその利用・遵守を申し合わせ、若しくは指示・要請する等の活動を行うことがある。これについては、上記(注1)の①に類似した活動として、自主規制等についてこの7に記述した考え方が当てはまる。)このような活動については、独占禁止法上の問題を特段生じないものも多いが、一方、活動の内容、態様等によっては、多様な商品又は役務の開発・供給等に係る競争を阻害することとなる場合もあり、法第八条第一項第三号、第四号、第五号の規定に違反するかどうかが問題となる。また、自主規制等や自主認証・認定等の形をとっていても、当該活動により市場における競争を実質的に制限することがあれば、法第八条第一項第一号の規定に違反する。

ア 自主規制等に係る判断

自主規制等に関して、その競争阻害性の有無については、

- ①競争手段を制限し需要者の利益を不当に害するものではないか及び
- ②事業者間で不当に差別的なものではないかの判断基準に照らし、
- ③社会公共的な目的等正当な目的に基づいて合理的に必要なとされる範囲内のものかの要素を勘案しつつ、判断される。

(中略)

事業者団体が自主規制等の利用・遵守を構成事業者に強制することは、一般的には独占禁止法上問題となるおそれがある。

タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

(3) 違反となるおそれがある行為

上記(2)の考え方を踏まえると、例えば以下のようなものは、違反となるおそれがある。

(自主規制等の強制)

○構成事業者に自主規制等を利用若しくは遵守すること又は自主認証・認定等を利用することを、強制すること(当該自主規制等がその内容から競争を阻害するおそれがないことが明白な場合を除く。)

(4) 原則として違反とならない行為

上記(2)の考え方を踏まえると、例えば以下のようなものは、原則として違反とならない。

(社会公共的な目的に基づく基準の設定)

○環境の保全や安全の確保等の社会公共的な目的に基づいて合理的に必要なとされる商品又は役務の種類、品質、機能等に関する自主的な基準を設定すること(需要者の利益を不当に害さないものに限る。)

タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

独占禁止法の適用除外について

独占禁止法は、市場における公正かつ自由な競争を促進することにより、一般消費者の利益を確保するとともに国民経済の民主的で健全な発達を促進することを目的とし、これを達成するために、私的独占、不当な取引制限、不公正な取引方法等を禁止している。他方、他の政策目的を達成する観点から、特定の分野における一定の行為に独占禁止法の禁止規定等の適用を除外するという適用除外が設けられている。

適用除外の根拠規定は、独占禁止法自体に定められているもの及び独占禁止法以外の個別の法律に定められているものに分けることができる。

(1) 独占禁止法に基づく適用除外

独占禁止法は、知的財産権の行使行為(第21条)、一定の組合の行為(第22条)及び再販売価格維持契約(第23条)を、それぞれ同法の規定の適用除外としている。

(2) 個別法に基づく適用除外

独占禁止法以外の個別法律において、特定の事業者又は事業者団体の行為について独占禁止法の適用除外を定めているものとしては、平成19年度末現在、保険業法等14の法律、18制度がある。

※国交省所管の個別法に基づく適用除外

法律名(制定年次)	制度名(適用除外制度の制定年次)
海上運送法(昭和24年法律第187号)	海運カルテル(内航)(昭和24年)／海運カルテル(外航)(昭和24年)
道路運送法(昭和26年法律第183号)	運輸カルテル(昭和26年)
航空法(昭和26年法律第231号)	航空カルテル(国内)(昭和27年)／航空カルテル(国際)(昭和27年)
内航海運組合法(昭和32年法律第162号)	内航海運カルテル(昭和32年)／共同海運事業(昭和32年)

タクシー台数の絞込みの具体的な方法について

【参考】道路運送法に基づくカルテル

一般乗合旅客自動車運送事業者が、輸送需要の減少により事業の継続が困難と見込まれる路線において地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため、又は旅客の利便を増進する適切な運行時刻を設定するため、同一路線において事業を經營する他の一般乗合旅客自動車運送事業者と共同經營に関する協定を締結、変更しようとする場合には、国土交通大臣の認可を受けなければならないとされており、国土交通大臣は認可する際には公正取引委員会に協議することとされている。

平成19年3月末現在、同法に基づくカルテルは3件である。

主体	路線	内容	最初の発効日	有効期限
一般乗合旅客自動車運送業	北部支線 (沖縄)	生活路線維持のための共同經營	平成14.10.8	平成20.10.7
一般乗合旅客自動車運送業	読谷線・糸満線 (沖縄)	適切な運行時刻設定のための共同經營	平成14.10.8	平成20.10.7
一般乗合旅客自動車運送業	名護西線・名護西空港線(沖縄)	生活路線維持のための共同經營	平成14.10.8	平成20.10.7

業界の自主努力について

業界の自主努力に対する考え方

- 中間とりまとめの今後の課題にも記したように、今後タクシー事業者が適正な競争をしていくためには、事業者の内部統制や既存のルール遵守を徹底するコンプライアンス(法令順守)の徹底を業界上げて推進することが必要である。
- 「コンプライアンス」を前提としても、現在のタクシー産業では、経費削減といったコストカットという経営努力には限界がある。そこで、運賃面の差別化ではなく、サービスの創意工夫や選ばれる工夫、安全性の向上などへの取り組みが経営努力ではないか。
- 今後は、上記のような「業界の自主努力」によって、どのようなサービス向上が図れるのか、また適正な規制によって、具体的に何が良くなるか、を利用者や消費者に示す必要がある。
- ◆ 現在、緊急調整地域及び特定特別監視地域では、当該地域の事業者団体において、タクシー事業の構造改善のための計画の策定が求められている。
 - 構造改善計画(自主努力の計画)の策定は、公共交通機関として、今以上に「安全・安心なサービス」を提供することが求められているといえるのではないか。
 - 「事業者のやるべき努力」とそれを指導・支援する業界の取り組みの検討が必要。
- ◆ この構造改善計画の策定をひとつの契機(モデル)として、業界の自主努力について更に具体的な検討を行うことが望ましい。

モデル自主計画(案)について

特定特別監視地域におけるタクシー事業の構造改善計画 (記載項目モデル案)

「特定特別監視地域等において試行的に実施する増車抑制対策等の措置について」の通達に基づき、特定特別監視地域の指定を受けた地域に存するタクシー事業者をその会員とする団体は、(1)利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起に関する事項、(2)運転者の労働条件の改善に関する事項、(3)違法・不適切な経営の排除に関する事項、(4)その他必要と認められる事項についてタクシー事業構造改善計画を定め運輸支局に提出することが定められた。全国ハイヤー・タクシー連合会として「構造改善計画に記載すべき項目のモデル案」を作成したので、参考にされたい。なお、構造改善計画の策定及び実施に当っては、例えば、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会などの場を活用して、当該地域の利用者や地方公共団体等の意見を聴取し、これらの意見を十分反映させつつ、取り組み内容ごとの目標達成、スケジュール等も示しながら、できるだけ具体的に記載することが望ましい。以下、構造改善計画の記載項目の例を示す。

I. 利用者サービスの改善等によるタクシーの需要喚起に関する事項

マイカーの増加等により需要が減少しており、需要喚起対策を講じる必要がある。また、少子・高齢化社会の進展によりドア・ツウ・ドアのサービスを提供できるタクシーの役割が高く評価されている。これに伴い新しいサービス需要が生じてきているが、単独では経営上成り立つことが困難な分野でもあり、地方公共団体、法定協議会等の支援を得つつ実施することが適切な分野でもある。また、個々の事業者で対応することが難しい場合は、共同化・協業化によって対応することも考える。

モデル自主計画(案)について

1. タクシーサービスの充実・向上について

- ・タクシーサービスの充実・向上のため新輸送サービス(禁煙車、ケア輸送、子育て支援、観光タクシー等を導入)、など
- ・タクシー利用の利便性向上のために鉄道、バス等との乗り継ぎの円滑化、タクシーの優先レーンの設置を要望
- ・需要の喚起策、社会的弱者に対する割引制度を検討、など

2. サービス向上のための研修等について

- ・運転者のマナー向上、道路運送法等の法令知識の習得のため研修会を開催、など

3. 利用者への情報提供の充実について

- ・サービスの内容、運賃等の情報、安全・安心・快適なサービス、利用者等にタクシー事業の実態の理解を得るためのタクシー事業の概要を公開、など。

4. 乗り場の整備について

- ・タクシー事業は、公共道路を事業活動の場としており、路面、路外にタクシー乗り場を整備することは交通事故の防止、環境、都市交通上からも有効であり、地方公共団体、法定協議会等と連携を取り、タクシー乗り場の整備を関係機関に要望、など。

5. 苦情処理体制の充実・整備について

- ・事業者が苦情処理を行うが、協会(支部)もサポートする体制を整備、など。

6. 地域交通の確保のための公的支援の要望について

- ・少子・高齢化社会の到来に伴う地域交通の確保のためにタクシーは不可欠な公共交通機関である。地方公共団体、法定協議会等と連携を取り、その事業の継続のために公的支援を要望、など。

モデル自主計画(案)について

7. 運行の効率化・環境対策等について

- ・経営の安定、地球温暖化防止のためタクシーの運行の効率化、エコドライブを実施、など

8. 安全対策について

- ・安全・安心は、タクシーサービスの根幹であり、これを担うのが運転者である。運転者のレベルアップを図るため各種の研修会を実施するとともに協会・会社を上げて安全・安心のサービスが提供できる体制等を整備、など

II. 運転者の労働条件の改善に関する事項

タクシー乗務員の労働実態は長時間労働にあり、多くの事業場において法違反が指摘されていること。また、年間賃金は全産業男性労働者のそれと比較して約6割という低い実態にあり、改善が必要であること。さらには、高齢化が進行し、事故防止の観点からも乗務員の健康確保が重要であること等を踏まえ、次の対策を講ずる。

なお、これらの対策の推進に当たっては、乗務員の協力を得るとともにその円滑な推進を図るため、各事業者において乗務員等が参加する労使委員会を設置して推進するものとする。

1. 労働時間の短縮について

- ・各事業者において、タコグラフの活用等により運行管理の徹底を図るとともにシフト交番等を見直し、労働時間の短縮、など。

2. 賃金制度の改善について

- ・各事業者において、退職金制度の導入・賃金制度の改善、など。

モデル自主計画(案)について

3. 乗務員負担制度の見直しについて

- ・各事業者において、無線使用料、AVM使用料、チケット・クレジット手数料、AT車使用料等の乗務員負担制度を見直し、乗務員負担を軽減、など。

4. 定年制の延長について

- ・高齢化社会の到来を踏まえ、各事業者において定年の延長若しくは雇用延長制度の導入を図るとともに、その円滑な定着を図るため協会において講習会の開催、など。

5. 乗務員の安全及び健康の確保等について

- ・各事業者において、ドライブレコーダーや防犯カメラ等の導入を図り、乗務員の安全を確保
- ・乗務員の高齢化を踏まえ、各事業者において健診項目の充実を図り、乗務員の健康を確保
- ・乗務員の安全及び健康を確保するとともに快適な職場を形成するため、各事業者において仮眠室、休養室、食堂等の福利厚生施設を充実、など。

6. その他

- ・各事業者において、洗車機の導入、マニュアル車からAT車への変更、領収書自動発行機の導入等を図り、労働者の負担を軽減、など。

モデル自主計画(案)について

Ⅲ. 違法・不適切な経営の排除に関する事項

1. タクシー事業の経営上、各種法令の違反が生じやすい事例 (過度の長時間労働、最低賃金違反、社会保険・労働保険の未加入、不適切な運行管理、名義貸しによる経営、車両の整備不良、悪質な客引き交渉に基づく運賃等の違反撲滅等)について、法令順守のために講習会の開催等。
2. タクシー事業の健全経営を脅かす、タクシー営業類似行為の撲滅のため関係機関に取り締まりの要望・関係機関へ告発。

Ⅳ. その他必要と認められる事項

- ・経営改善、労働条件の改善、環境改善のため各事業者において、適正車両数を把握し、事業の効率化に向けて自主的に需要に見合った台数を目指す
- ・公共交通機関としての責務である計画配車を実施、など。