

【研究員の視点】

タクシー新法成立を受けて

運輸調査局情報センター研究員 松野由希
※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

2013年（平成25年）11月20日にタクシー新法（「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（タクシーサービス向上安心利用推進法）」）が成立した。ここでは、新法成立の経緯を振り返り、新法の概要、新法成立後の係争の状況、規制改革会議の意見書について概観したい。

新法成立の経緯

タクシー事業については1990年代から規制緩和が進展し、2002年には道路運送法の改正により、上限運賃制の採用、需給調整規制の廃止、事業区域ごとの免許制から事業者ごとの許可制への移行といった大きな規制緩和が行われた。それに伴い、車両数が大幅に増加し、タクシー事業の経営環境の悪化が問題視されることとなった。

たとえば東京を例にこの状況をみると（図）、車両数増に伴って、実働率（実在延日車のうちの実働延日車）が2007年に向けて減少し、実車率（走行距離のうちの実車距離）も2007年をピークに減少を続けたが、2009年の規制強化によって最近時点については改善の動きがみられる。リーマン・ショックによる景気の落ち込みなどを受けて、輸送人員・運送収入ともに減少を続けるが、2011年に底を打ち、その後は上昇に転じた。人

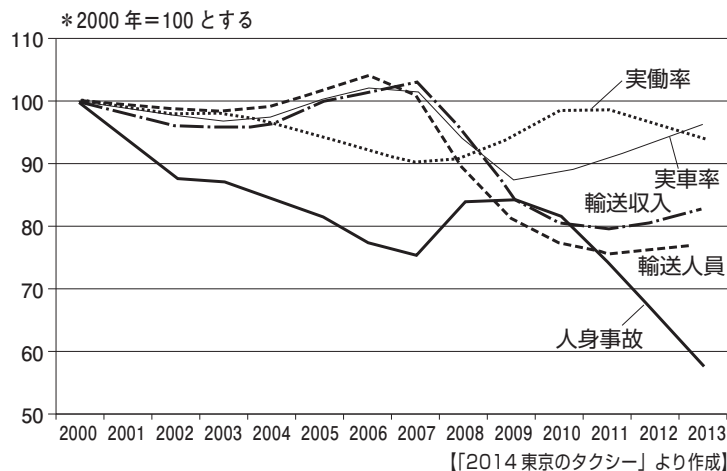
身事故については2007年以降増加するが、2009年に頭打ちとなって以降、減少が続けている。

こうした中、2009年には、地域公共交通としての機能を十分に発揮できるようにすることを目的に「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」（以下「特措法」）が制定され、実質的に規制が強化された。特定地域における協議会では減車を含む地域計画が策定され、その計画を自主的に守る仕組みが導入されている。この枠組みは3年間の時限措置であったため、その期限延長の是非と適切な法規制のあり方が議論されてきた。

新法の概要

2013年11月20日に特措法を越える枠組みとして成立したタクシー新法では、特定地域と準特定地域に分けて規制を行うことになる。特定地域においては、1点目に参入・増車規制・需給調整措置として、当該地域での新規参入・増車が禁止される。この点については、協議会において供給量の削減措置（減車または営業方法の制限）を定め、当該措置を実施しない事業者に対し、国土交通大臣が是正を命じることができる。2点目に、公定幅運賃を定め、その幅の範囲内で事業者が届出することとしている。タクシー料金の下限

図 東京のタクシーの最近の動向



割れについては国土交通大臣の変更命令の対象となる。3点目に協議会での減車等に係る協議については独禁法の適用除外となる。現在も国が「特定地域指定基準」を策定している状況にある。

指定に際しては、協議会が作成する地域計画における必須記載事項として供給輸送力の削減に関する事項が盛り込まれており、この内容について、協議会構成員の同意（合意した者が保有する車両数が、特定地域内の総車両数の3分の2以上）など複数の合意の要件を満たす必要がある。これまでの特措法に基づく特定地域は、新法により全て準特定地域に指定される。準特定地域は引き続き、新規参入は許可制、増車は認可制を維持する。また、これまでの運賃は自動認可運賃（あらかじめ定められた上限・下限の範囲内であれば、事業者の申請通り速やかに認可）と下限割れへの厳正な審査であったところ、これからは公定幅運賃と下限割れへの変更命令となる。

係争の状況と規制改革会議からの意見

新法に基づく公定幅運賃に対して、26事

業者が下限を下回る状況にあり（規制改革会議平成26年6月6日議事録）、国による運賃変更命令の差し止め提訴により一部の事業者の申し立てが認められ、国による即時抗告が続いている状況である。

一方で、1回の乗務距離が275キロまでと国が制限した最高乗務距離規制について、5月31日、名古屋高裁は二審でも違法とした。

また、新法自体の特定地域の指定基準について、規制改革会議から6月9日、行政の裁量権の範囲の逸脱またはその濫用にならないよう、3つの問題点（「指標の項目が不十分かつ不明確であること」「利用者の意向の反映方法が不明確であること」「広範囲の規制強化」）が指摘されている。

この指標について、①運転者の賃金水準②車両の稼働効率③事業者の収支状況④地域の意向の評価方法の4点が挙げられており、しかるにこの指標をどのように用いるのか、さらなる考え方を提示することが求められている。また、「事故の発生状況」や「利用者の利便の確保」についても、客観的なデー

タの考え方が求められる。

こうした点から特定地域指定基準について東京でみると、事業者の収支状況に直結する収入は近年増加傾向で、事故は減少傾向にあることがわかる。

終わりに

新法成立によって、事業者の願いであった強制減車を可能とする枠組みが作られようとしている。しかしながら地域計画作成に際して事業者の合意が取れるのかといった問題や、下限運賃や距離規制については係争が生じたり、特定地域の指定基準の曖昧さが指摘されたり、直近の東京では需要増や事故減に

より特定地域指定の前提条件が失われつつある。最近では大阪府・大阪市で「国家戦略特区」にタクシーの規制緩和を追加提案しようとする動きもある。

需要増の状況下で車両数減を行えば、既存事業者の利益は増大するかもしれないが、一方で利用者の待ち時間増となり、利便性が損なわれる。そもそもこの新法の趣旨が事業者の裁量性を制限する点で不明確であったところに、状況は需要増・事故減となり、前提条件を欠く状況に陥っている。今後は、地域の状況に応じた足の確保の観点から利用者目線を重視したタクシー行政が求められる。