

衆議院議員日森文尋君提出タクシーの運賃制度等に関する質問に対する答弁書(説明要旨)

一について

(質問要旨)

二〇〇四年九月十六日付でなした国自旅第百四十八号通達(以下「本件通達」という)によって、平成十三年十月二十六日付国自旅第百号通達及び同百一号通達の内容を変更した理由・趣旨は何か。

(答弁要旨)

平成十六年三月十九日に閣議決定された「規制改革・民間開放推進三か年計画」において、運賃・料金の更なる多様化を実現するよう、現行の運賃制度を見直すことが盛り込まれたことを踏まえ、御指摘の通達により、タクシーの運賃及び料金の割引制度の種類について分類や例示等を行ったものである。

これらの改正は、意欲ある事業者が自らの創意工夫により、多彩な運賃及び料金を設定することが、タクシー事業を活性化させ、利用者の利便の向上にもつながるとの考えから行ったものである。

二について

(質問要旨)

本件通達を発する前、もしくは、二〇〇〇年五月の道路運送法改正に先立って、タクシー運賃とタクシー運転手の賃金の関係について何らかの調査をしたのか。

(答弁要旨)

御指摘の時点において、タクシー運賃とタクシー運転手の賃金の関係についての特段の調査は行っていない。

三について

(質問要旨)

本件通達を発する前、海外でのタクシー運賃の規制緩和の実情と問題点について調査を行ったか。

(答弁要旨)

御指摘の時点において、海外でのタクシー運賃の規制緩和の実情と問題点についての特段の調査は行っていないが、今後、このような調査を行うことについて、必要性が生じれば検討してまいりたい。

四について

(質問要旨)

海外でタクシー事業を規制緩和・自由化した事例では、規制緩和・自由化によって弊害が発生したため、再規制したり代替措置をとった事例、また、再規制を検討している事例があると聞くが、そのような事例について調査したか。

(答弁要旨)

過去に欧米の主要都市における規制の概要の調査を実施したことはあるが、御指摘の「規制緩和・自由化によって弊害が発生したため、再規制したり代替措置をとった事例」等についての特段の調査は行っていない。今後、このような調査を行うことについて、必要性が生じれば検討してまいりたい。

五について

(質問要旨)

本件通達を発する前、国内でのタクシー運賃の規制緩和・自由化がもたらした影響について調査を行ったか。

(答弁要旨)

国土交通省においては、平成十五年度に、関東、中部及び近畿の各地方運輸局の管轄地域の一般利用者を対象として、「需給調整規制廃止後のタクシー運賃多様化等の効果に関する調査」を行った。この調査によれば、運賃の多様化については、いずれの管轄地域においても、「よかった」という評価が半数近くを占め、旅客サービスについては、「わるくなった」は数パーセントにとどまる一方で「よくなった」は四分の一以上を占める等の結果となっている。

六について

(質問要旨)

特に大阪では、タクシー運賃の規制緩和がもたらした弊害は著しく、名義貸しのよ様な事態を招いていると聞いている。大阪の実態について、名義貸しの実態など、規制緩和の影響に関する調査をしたか。

(答弁要旨)

大阪の実態については、五についてで述べた調査のほか、特段の調査は行っていない。

なお、名義貸しに該当するかどうかについては、個々の事案ごとに監査等を実施し、事実関係を確認した上で、判断しているところである。

七について

(質問要旨)

そもそも、タクシー運賃に認可制が取られている趣旨は、何か。単に、利用者保護の観点から、利用者にとって分かりやすいものとする必要があるというだけか。運賃に競争原理を導入した場合には、タクシー事業の適性かつ安全な運営が阻害される恐れがあるという点は含まれていないのか。

(答弁要旨)

タクシー運賃は、基本的に距離制運賃であり、利用者が降車する際に初めてその金額が確定するものであるため、利用者保護の観点から利用者にとって分かりやすいものとする必要があることから、認可制としているものである。

また、タクシー運賃の認可に当たっては、他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがないかどうか等について、適切に審査を行っているところである。

八について

(質問要旨)

道路運送法は、多彩な運賃・料金の設定を、むしろ厳しく制限していると言うべきではないのか。

(答弁要旨)

タクシーの運賃及び料金の認可については、道路運送法（昭和二十六年法律第一百八十三号）第九条の三第二項各号に規定する基準によって行っているものであり、多彩な運賃及び料金の設定を制限するものではないと考えている。

九について

(質問要旨)

タクシー労働者の賃金は、売り上げに対して、完全ないしほぼ完全な歩合制であると聞いているが、賃金制度の実態は把握しているか。把握しているとすれば、その現状は、どのようなものか。

(答弁要旨)

御指摘の賃金制度の実態が何を指すのか必ずしも明らかではないが、国土交通省が、平成十六年度に行った「タクシー運転者労働実態アンケート調査」によれば、固定給と歩合給を組み合わせた賃金体系を採用しているタクシー事業者の割合が最も多くなっている。

十について

(質問要旨)

仮に、完全ないしほぼ完全な歩合制であるとすれば、運送収入が減少すれば、それに比例して賃金も下がることになると思われるが、そのような理解でよいか。また、その場合、運送収入の減収をカバーするためには、より長時間労働をするしかないと思われるが、そのような理解でよいか。

(答弁要旨)

タクシー運転者の賃金体系や労働時間については、労働関係法令の遵守を前提として個々の労使間で決定される問題であることから、運送収入の減少により、賃金が低下するかどうかや労働時間が増加するかについては、政府としてお答えする立場にない。

十一について

(質問要旨)

タクシー事業者は、他の事業者が大口割引等の割引を実施した場合、自らの経営の健全性を保持し、減収を回避すべく、別途増収を企図して不当な競争を引き起こさないような大口割引等の営業的割引を実施することは可能なのか。可能とすれば、具体的には、どのような方法によって可能だというのか。

(答弁要旨)

タクシーの割引運賃については、当該割引運賃による運賃収入の増減等を考慮して、各タクシー事業者の自主的な経営判断に基づいて認可の申請が行われ、これに対し道路運送法第九条の三第二項各号に規定する基準によって認可が行われることとなっている。