

衆議院議員日森文尋君提出タクシ－の運賃制度等に関する質問に対する答弁書

一について

御指摘の国土交通省自動車交通局長通達（平成十六年九月十六日付け国自旅第四百四十八号）による、

「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」（平成十三年十月二十六日付け国自旅第四百号）及び「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃料金の認可の処理方針について」（平成十三年十月二十六日付け国自旅第四百一号）の一部改正については、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、「タクシ－事業者と利用者との間において機動的かつ柔軟な運賃・料金の設定が可能となるようにすること等を含め、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、タクシ－の運賃及び料金の割引制度の種類について、分類や例示を新たに行うこと等の改正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－事業を活性化させ、ひいては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

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

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

過去に欧米の主要都市におけるタクシー事業に関する規制の概要について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

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、タクシーの規制緩和の評価について、いずれの管轄地域においても、運賃の多様化については、「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」という評価は数パーセントにとどまる一方で「よくなった」という評価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

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、いわゆる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、運転者が許可を受けた事業者の指揮監督下であり、かつ、運行管理が適切に行われているかどうか等を中心に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

タクシー運賃は、基本的に運賃メーターを使用した距離制運賃であり、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

こそおそれがないかどうかや特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするもので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

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百八十三号）第九条の第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

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

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

どうかについては、政府としてお答えする立場にない。

十一について

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。