

平成十八年六月十四日提出
質問第三三八号

タクシーの運賃制度等に関する質問主意書

提出者 日森文尋

タクシーの運賃制度等に関する質問主意書

二〇〇〇年五月の道路運送法改正及び平成十三年十月二十六日付国自旅第一〇〇号通達及び同一〇一号通達などによって、タクシー事業（台数・運賃など）の規制緩和が行われ、タクシー台数が急増し、また運賃・料金水準が低下した結果、タクシー運転者の収入が激減し、生活保護所帯以下の収入しか得られないような実態に至っていることなどが報道されている。タクシーは多くの利用者の生命を預かって輸送する公共交通であり、それに携わるタクシー運転者が疲弊しているとすれば、それは、看過し得ない。従って、次の事項について質問する。

一 二〇〇四年九月十六日付でなした国自旅第一四八号通達（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一〇〇号通達及び同一〇一号通達の内容を変更した理由・趣旨は何か。できるだけ、その理由・趣旨を具体的に説明されたい。

二 本件通達を発する前、もしくは、そもそもタクシー運賃を規制緩和した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。

調査を行ったとしたら、いかなる調査を行ったのか。その調査結果はいかなるものであったか。

三 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。

調査を行ったとしたら、その調査結果はいかなるものであったか。

調査を行っていない場合、行わなかった理由は何か。今後調査する予定はあるのか。予定もない場合、その理由は何か。

四 海外でタクシー運賃の自由化などタクシー事業を規制緩和・自由化した事例では、規制緩和・自由化によつ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かすが、そのような事例について調査したか。たとえば、英国ロンドン（ミニキャブ）、スウェーデン（一九九〇年規制緩和）、ニュージーランド（一九八九年規制緩和）、アイルランド（二〇〇〇年規制緩和）については、自由化・規制緩和の弊害を政府が認め、再規制もしくは代替措置をとっていると聞かすが、それら諸国について調査したか。

調査を行ったとしたら、その調査結果はいかなるものであったか。

調査を行っていない場合、行わなかった理由は何か。今後調査する予定はあるのか。予定もない場合、その理由は何か。

五 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。

調査を行ったとしたら、その調査結果はいかなるものであったか。

調査を行っていない場合、行わなかった理由は何か。今後調査する予定はあるのか。予定もない場合、その理由は何か。

六 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、名義貸しのよう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。

調査を行ったとしたら、その調査結果はいかなるものであったか。

調査を行っていない場合、行わなかった理由は何か。今後調査する予定はあるのか。予定もない場合、その理由は何か。

七 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、タクシー事業の適正かつ安全な運営が阻害されるおそれがあるという点は、含まれていないのか。

八 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いうべきではないのか。

九 タクシー労働者の賃金は、売上げに対して、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。

十 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、そのような理解で良いか。また、その場合、運送収入の減少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、そのような理解で良いか。

十一 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。

右質問する。