

国際・国内動向

「タクシーのありかたを考える国際シンポジウム」をふりかえって —規制緩和の問題点とあるべき規制改革に関する論点—

桜井 徹

シンポ開催の背景

臨時行政改革審議会＝第三次行革審は、昨年6月に提出した第3次答申において「公的規制の見直し」の一環として、タクシー事業の規制緩和を提起し、現在、運輸政策審議会は、それを具体化する方向で議論し、6月にも答申を提出するといわれる。同一地域同一運賃制の見直しと参入自由化が焦点である。

この規制緩和は、第二臨調・旧行革審下の87年4月の国鉄の分割・民営化、新行革審下の89年11月の物流二法によるトラック事業の規制緩和に次ぐ、交通運輸事業における第3番目の臨調・行革路線の具体化であるともいえるが、特徴的なことは、規制緩和が消費者の利益になるという観点から提起されていることである。

したがって、規制緩和が消費者の利益になるのかどうか、タクシー労働者の労働条件にどのような影響を与えるのかを、諸外国の経験やわが国の歴史を踏まえつつ、規制緩和論を理論的に批判していくことが重要である。だが、それだけでは不十分であり、公共交通としてのタクシーの位置付けを含む規制のあり方についても積極的に提起していく必要がある。

さる3月24日、全国自動車交通労働組合総連合会（自交総連）が都内のホテルで開催した「タクシーのありかたを考える国際シンポジウム」(=

The International Symposium for Ideal Taxi Transportation) は、同組合の数回の欧米調査を踏まえて、まさにこの2つの問題を国際的規模で解明しようとしたものである。

シンポジウムの概要は、別表のようであるが、このシンポの総合司会をおこなった者として、上述の2つの問題に関わって、解明された、ないしは深められるべき論点をのべたい。

規制緩和の弊害と規制緩和論の問題点

まず規制緩和の弊害と、規制緩和論の問題点についてである。

規制緩和の弊害については、一度は規制緩和したものの再規制に移行したシアトル、アトランタ両市代表の報告によって明確になった。すなわち、アトランタ市は1965年に参入自由化を実施したが、車両の不良整備、労働条件の悪化＝運転手の質の低下（英語が話せない、地理に不案内）、短距離客への乗車拒否、最短コースを取らないことによる運賃引き上げなどの苦情が利用者だけでなく、アトランタ市の経済的地位の低下を心配する実業界からも出され、その結果、80年に設置された特別調査委員会の「タクシーの数量規制がサービスの質の向上をもたらす」という見解（所得の向上＝運転手のモラルの向上）に基づいて翌年、タクシー台数が凍結され、従来の固定運賃制に加えて一部地域に均一運賃

制が導入されるとともに、運転手の資質の条件、会社の記録の管理と車両安全基準などの規制が強化された。

1979年に参入の自由化と運賃規制の撤廃を実施したシアトル市および隣接のキング郡でも、近距離客への乗車拒否、不当な運賃の設定などの問題が発生し、84年以降の一連の改正で、シアトル市では最高運賃制が、キング郡では固定運賃制が採用されるとともに、双方とも参入規制が実施された。さらに、地域タクシー委員会から、シアトル市とキング郡で異なる規制の統一・簡素化を図ること、タクシー組織認可の設立による業界の責任強化、車両の設備の安全基準と定期検査などのサービス向上の施策を提言している。

こうした規制緩和の失敗の経験や、ロンドン、ローマでの規制緩和反対運動およびわが国における規制の歴史的経緯などの議論を通じてほぼ確認されたことは、タクシー・サービスには、消費者の選択の余地がないこと（近年、情報の不完全性という概念で説明される）、安全、安心で快適なサービスの確保が必要であり、その前提としてタクシー事業の経営の安定、労働条件の向上が不可欠であること、また、移動の自由を保障する公共輸送の一部であるなどの性格、したがって、規制緩和論者が主張するように自由競争に委ねられるべきものではないということである。この点は、消費者の選択の自由を強調された消費者団体の太田氏も認められたところである。たとえ自由競争によって、運賃が低下することはあっても一現実にはその保証はないし、あったとしてもわずかであろう一、そのことによって生じるサービスの低下、安全性の低下は極めて問題なのである。

これに関連して指摘すべきは、運賃や参入規制のような経済的規制と、車両の安全基準や運

転手の資格要件などの社会的規制を分離し、後者を維持すれば前者を緩和してもよいとするもうひとつの規制緩和の論拠についてである。

この二つの規制に密接な関連があることは、平井教授の報告や板垣弁護士の見解発表で詳細に述べられたが、すでに、アトランタやシアトルの事例がそのことを示している。

もちろん、ロンドンの場合は、一定の資格を持つ人は誰でもタクシー事業に参入できる。だが注意すべきは、資格、車両基準や運転手の資格基準が極めて高く、後者についていえば、主要な建築物、病院、劇場、鉄道駅に加えて、チェアリング・クロスから半径4マイルの全ての道路に習熟するなどの「ノリッジ・オブ・ロンドン」を修得しなければならないのであり、修得に通常2年かかるという。社会的規制が経済的規制を代位しているのである。逆にいえば、社会的規制を強化することなく経済的規制を緩和すれば、その弊害は大きいのである。しかも、ロンドンでも運賃が規制されている。

あるべき規制の姿に関する若干の論点

次に、第2の問題、あるべき規制の姿を考える上で、このシンポジウムから学ぶことができた点を指摘しておきたい。

第1に、同一地域同一運賃制を維持することが望ましいとしても、よりきめ細かい運賃体系も考えられるのではないかということである。わが国のような距離別、ないしは昼間、夜間の時間別運賃制の外に、外国では地帯別の均一運賃制が採用されたり、乗客の人数で異なる運賃など多様である。この点をより掘り下げることは、先の太田氏の見解にも応えることになるだろう。

第2に、タクシーの今後のあり方について。一方では、身体障害者や高齢者の移動の自由を保障する手段として、他方では、地球環境保護

国際・国内動向

のためにも自家用車を抑制する公共交通機関の一環としてタクシーを位置付けるべきだということが強調された。

ロンドンでは、2000年までにはすべての車両に車椅子で乗車できるように整備されることになっており、障害者に6ポンドの運賃に対して1ポンド支払うというように公共補助が行われている。シアトルでは貧困層や障害者・子供のためにタクシー・クーポン券が給付されている。さらに安部助教授も、スウェーデンのストックホルムのタクシー会社の営業収入の6割が、福祉タクシーによる収入になっていることを報告された。

自家用車の利用を抑制し、環境保護を促進するということについていえば、イタリアでは、この観点から燃料税への公共補助がなされているし、ローマ、ナポリ、ミラノの3大都市では大気汚染防止の観点からも15時から3時間にわたって民間の自家用車の流入を禁止している。この措置によってタクシーの生産性は30%上昇したと言われている。なお、ニューヨークでは参入規制の根拠の一つが環境汚染の防止であることにも留意する必要がある（拙稿「タクシー規制緩和と米国調査を終えて」『自交労働者月報』1992年8月号、参照）。

第3に、規制の主体についてである。ここには、二つの論点がある。一つは、自治体か中央政府かである。アメリカでは自治体が規制の権限をもっている。イタリアでも全国的レベルに適用されるタクシー基本法が成立したが、規制の主体は自治体である。これに対して、わが国の場合、各地方運輸局が設置されているとはいえ、実態は中央集権型規制に近いと思われる。

もう一つの論点は、政府による規制か、市場による規制＝自由競争かの二者択一ではなく、中間的な形態として、消費者、労働者、事業者

および政府が参加する自主的な規制機関があってもよいのではないかということである。しかも、「他の産業に比べて行政と経営者、労働組合、消費者代表が割と率直に建設的な議論ができる産業」という本田関東運輸部長の指摘からしても、こうした4者による規制機関の設立は不可能ではない。このことによって、「消費者の意見を聞き、反映させる仕組」を主張される太田氏の見解に対応しうるし、また、その中で、タクシー事業者代表の川村氏も強調されたように「規制にあぐらをかく」と批判される一部事業者を陶冶していくことも可能となる。

以上みたように、シンポジウムは、規制緩和への批判というだけでなく、代替案を提示する上でも貴重な論点を引き出すことに成功した。

最後に、参加者数は、学者・弁護士＝19名、官公庁・政党＝5名、タクシー事業者＝50名、マスコミ＝14名、労働組合＝77名など合計約200名に達し、この点でも成功であったといえよう。

（追記）

冒頭で指摘した運輸政策審議会答申「今後のタクシー事業のあり方」が、予期したよりも早く、本稿脱稿後の5月11日に発表された。同一地域同一運賃制の見直しが同答申の中心的内容であることはいうまでもないが、本シンポを始めとする規制緩和反対の世論を部分的とはいえ反映したものにもなっていることを付記しておきたい。

（理事・日本大学教授）

(参考) 「93.3.24. タクシーのありかたを考える国際シンポジウム」 概要

主催者代表挨拶 佐伯幸一 自交総連委員長

問題提起 今村天次 同書記長

各国報告

1. 「アトランタのタクシー事業」：ニーナ・ラダゴビッチ アトランタ市裁判所判事
2. 「ワシントン州シアトルにおけるタクシー規制」：ダグラス・ボーキ エバーグリーン・州タクシー協会会長
3. 「ロンドンのタクシー事業」：パット・ヒックス 運輸一般労組タクシー事業委員会副議長
4. 「日本におけるタクシー業と政府規制」
平井都士夫 名城大学教授
5. 「試論」：ロベルト・ボベリアーノ イタリア労働総同盟連輸労連全国書記

各界意見発表と討論

司会 安部誠治 大阪市立大学助教授

1. 本田 勝 運輸省関東運輸局自動車第1部長
2. 川村 巖 全国乗用自動車連合会労務委員長
3. 太田吉泰 全国消費者団体連絡会事務局長
4. 板垣光繁 江東総合法律事務所弁護士



不況対策シンポジウム 報告書発行

B 5 判 109頁 (発言全収録)

頒価 1500円 (千とも)

申し込み・労働総研又は

全労連(TEL03-5472-5841)



労働総研ジャーナル(英文) 2号発行

第2号は、労働総研・全労連共催で開催されたシンポジウム「国民本位の不況対策の実現を—大企業の民主的規制の追求」の内容報告と江口英一論文「今日、日本における労働者階級の状況」。希望者には、年2,000円で頒布。