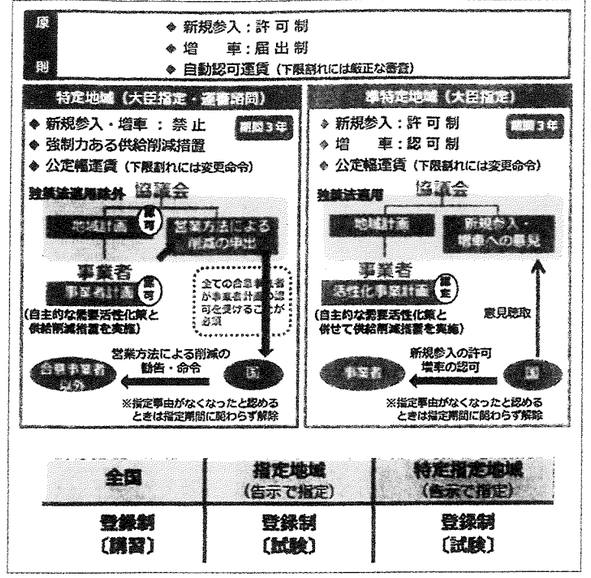
準特定は全て供給過剰判断

国土交通省が8月23日に公表した、準特定地域における平成28年度実績に基づく需給状況判断では、すべての準特定地域で適正車両数の下限を上回ったため、増車可能車両数はゼロとの判断結果が出ている。

今回、準特定地域の指定が解除された、愛知県名古屋、北海道の帯広と釧路、兵庫県姫路・西播磨の各交通圏でも、28年度実績に基づく需給状況判断結果では、名古屋が適正車両数上限との乖離率15・6％、帯広が同6・8％、釧路が同8・5％、三条市Aが同26・3％で、実在車両数ベースでは供給過剰の判断が示されていた。

一方で、地方を中心にタクシー総需要の減少傾向を超えるスピードで、深刻な乗務員不足による稼働率の低下が進行しており、そのことによる実質的な供給削減が実働1台当たりの日車実車キロや実働日車営収を押し上げる結果となっているようだ。

そのため、実在車両数ベースの需給状況判断では供給過剰状態が示されているのにもかかわらず、実働車当たりの指標をベースとする準特定地域の指定基準では逆の判断が示されて、指定解除となるケースが出ることになったようだ。



交通圏	平成28年度末車両数	適正車両数		適正車両数上限との乖離率		増加可能車両数
		上限	下限	乖離率（%）	乖離車両数	
愛知県名古屋交通圏	6,029	5,086	4,803	15.6	943	−1,226
北海道帯広交通圏	383	357	334	6.8	26	−49
北海道釧路交通圏	412	377	371	8.5	35	−41
兵庫県姫路・西播磨 交通圏	846	705	591	16.7	141	−255
新潟市三条市A	95	70	62	26.3	25	−33

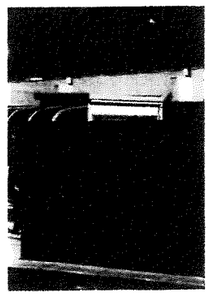
東京都特別区・武三でも懸念

全国で突出したタクシー需要を誇る東京都特別区・武三交通圏でも、新卒採用などの取り組みが大手事業者を中心に進んでいるものの、中小事業者など全般的には乗務員不足による稼働率の低下傾向にあり、都内事業者の間では、「この傾向がそのまま進むと、あと1～2年で名古屋のように特別区・武三の準特定地域の指定も解除に向かうのではないか」との懸念が出ている。

13年度の実績を上回る

準特定地域の指定基準は、人口10万人以上の都市を含む営業区域については、①日車実車キロ又は日車営収が、平成13（2001）年度と比較して減少、②前5年間の事故件数が毎年度増加、③前5年間の法令違反の件数が毎年度増加――のいずれかに該当していることが要件であり、今回の名古屋、帯広、釧路、姫路・西播磨の各交通圏では、日車実車キロと日車営収の両方が13年度実績を上回るなど前記3要件を満たさなくなったため指定解除となった。

また、三条市Aは、人口減少により10万人を割ったことから、人口10万人以上の都市を含まない営業区域に対する指定基準（人口が概ね5万人以上の都市を含む。日車実車キロ又は日車営収が13年度と比較して10％以上下回っているか、前5年間の事故件数が毎年度増加しているか、前5年間の法令違反の件数が毎年度増加しているのいずれか。当該営業区域を含む都道府県知事又は市町村長から国土交通大臣に対して当該地域を準特定地域に指定するよう要請がある）が適用されることになったが、この指定基準を満たさなかったため指定解除となった。



深刻な乗務員不足

国土交通省が8月23日に公表した、準特定地域における平成28年度実績に基づく需給状況判断では、すべての準特定地域で適正車両数の下限を上回ったため、増車可能車両数はゼロとの判断結果が出た。

例えば、北海道では、十勝地方の中核都市である帯広市を中心とする帯広交通圏と、道東地方の中核都市である釧路市を中心とする釧路交通圏の準特定地域指定が解除された。しかし、帯広、釧路はともに、28年度実績に基づく需給状況判断結果では適正車両数上限を実在車両数が上回っており、その乖離率は、帯広が6・8％（乖離車両数26台）、釧路が8・5％（同35台）だった。その一方で、道南・渡島地方の中核都市である函館市を中心とする函館交通圏は、準特定地域の指定が維持されたものの、28年度実績に基づく需給状況判断結果では、実在車両数が適正車両数の範囲内に収まっており、乖離率はマイナス3・6％（同マイナス28台）だった。

需給状況判断結果による実在車両数ベースでは、より適正と判断された函館の準特定地域指定が維持され、逆に、函館よりも供給過剰であると判断された帯広と釧路の準特定地域地域指定が解除された背景には、函館よりも、帯広や釧路における乗務員不足が深刻であることが推察される。

乗務員不足から実在車両数に対する稼働車両数の割合が低下し、実質的な供給力が減少、その結果として実働日車キロや実働日車営収が上昇し、規制緩和前の平成13（2001）年度実績を上回ったことになる。

新規参入は許可、増車は届出

準特定地域の指定を解除されると、規制緩和された道路運送法ベースに戻るため、新規参入と増車が解禁され、新規参入は許可制、増車は届出制となり、運賃は自動認可運賃制となって下限割れ運賃も個別認可の対象となる。

総需要の減少傾向が続き、深刻な乗務員不足に見舞われている地方では、「新規参入や増車よりも、旧特措法時代から続いている休車の復活の方が問題」として指摘されており、名古屋業界では、休車復活の期限を指定解除の日から1年以上先に延ばすことが出来るよう国交省に要望していくことを検討している。特に名古屋交通圏は、準特定地域の指定基準をわずかに実績が上回ったことから指定解除となっており、場合によっては1年での再指定の可能性もあるためとみられる。

また、姫路・西播磨交通圏が準特定地域の指定を解除された兵庫業界では、同交通圏を供給過剰と判断した需給状況判断結果と、準特定地域の指定基準との整合性を持たせることなどを国交省に要望していく。

論風一陣

準特指定の解除に国交省の限界をみた！

国土交通省は9月27日、改正タクシー特措法に基づく準特定地域の指定解除と新規指定を公示した。

それによると、10月1日付で指定解除となるのは、名古屋交通圏（愛知）、釧路交通圏（北海道）、帯広交通圏（同）、姫路・西播交通圏（兵庫）、三条市A（新潟）の5地域。一方で、再指定されたのが、尾張西部交通圏（愛知）、東三河南部交通圏（同）、松坂交通圏（三重）の3地区。とりわけ政令指定都市を含む名古屋交通圏が初めて指定解除となり、その衝撃波は当該地域にとどまらず全国主要都市のタクシー事業者を震撼とさせている。

名古屋交通圏では、タクシーの新規許可や増車が可能となるほか、運賃も現行の公定幅運賃から自動認可運賃となり、下限割れ運賃も個別認可の対象となるなど、規制緩和された道路運送による運用に戻ることになる。このため名古屋タクシー業界では、新規参入事業者の出現や大量増車、運賃値下げ競争など、規制緩和時代に発生した混乱の再来について警戒感を強めている。

準特定地域の指定解除理由は、平成28年度の実働日車営収が、規制緩和以前の平成13年度の水準を上回ったためとしている。ちなみに名古屋交通圏の平成13年度の稼働率は平均87％程度で実働日車営収は2万8000円前後。一方で、平成28年度は、3月、4月、5月の実績でみると、稼働率が中型車72・16～75・51％、小型車64・04～67・72％、実働日車営収が中型車2万9183円～3万1055円、小型車2万5397円～2万7592円だった。

つまり稼働率が13年度比で12％～23％の大幅減となった結果、28年度の実働日車営収が13年度のそれを僅かに上回ったということだ。実態としては、総営収は減少し続けているものの、深刻な乗務員不足による稼働率の低下が実働日車営収を押し上げたということに他ならない。これでは、改正タクシー特措法の立法精神を何ら反映していないといわざるを得ない。

もっとも準特定地域の指定基準そのものが、タクシー事業の適正化と整合性の乏しい行政裁量による対処療法的なシロモノ。今回の指定解除5件のうち4件が実働日車営収の増加で、三条市Aは指定基準の人口10万人を割ったことによる。実働日車営収の増加は、団塊世代の労働市場からの退出という社会現象が要因であり、タクシー事業が適正化・活性化されたこととは無関係だ。人口10万人割れでの指定解除や自治体の首長の要請があれば指定を継続できるなどの審査要件は、論外だ。

国土交通省が確固とした見識も無く、地域格差が拡大する中で全国を一律一括にタクシー事業を所管していくことの限界を、今回の準特定地域指定の解除で改めて強く感じた次第である。

（高橋　正信）