

2015年3月4日

国土交通大臣  
太田 昭 宏 殿  
国土交通省自動車局長  
田 端 浩 殿

ハイタクフォーラム  
(全自交労連・交通労連・私鉄総連)  
代表運営委員 伊 藤 実

## タクシー関連法を一部改正する法律ならびにその附帯決議の早期 履行およびタクシーを取り巻く事案への要請

貴省、貴職におかれましては、課題山積のなか、国土交通行政にご奮励のことと拝察し敬意を表します。

また、日ごろからタクシー行政ならびに労働環境を含め、ご厚誼とご理解を賜っておりますことに感謝申し上げます。

さて、タクシー関連法の一部が改正、施行されて1年が経過しました。施行後に準特定となった地域においては公定幅運賃制度も導入され、その後すみやかに特定地域指定基準および指定候補地が発表されることとなっていました。しかし、現在まで実質的な進展はみられません。

昨年末からのパブリックコメント募集終了後の1月27日、準特定地域における適正と考えられる車両数が公示されるとともに、30日には「特定地域の指定等について」とした指定基準が通達として出されたところです。

その内容は、私たちがパブリックコメントとして全国から現場の声を届けた内容とは大きな齟齬があるばかりか、これまでの規制改革会議の意見をほぼ丸呑みした内容となっています。

改正法はその衆参両議院の附帯決議をみても判るように、労働者の待遇改善・労働条件の向上をはかる根拠として、運賃・台数を現状にあわせて適正化をし、そのことにより運転者の若年化や多方面のサービスを提供する活性化に寄与することによって公共の福祉を進めるという目的でなければなりません。

規制緩和による競争政策の中で、地方を筆頭にしたタクシー業界は疲弊を極めています。現時点でもタクシーでは生活が成り立たない極限に立たされている地域、運転者が多数存在しています。今回特定地域指定候補にあげられている29地域のほかの準特定地域や、現在でも準特定地域の指定さえされていない地域は、「重症にもかかわらず治療をする必要はない」と国が言っているのと同義です。

私たちハイタクフォーラムは下記項目を通じて、貴省に改正法やその附帯決議、ならびに、タクシーを取り巻く種々の事案への善処を強く要請するものです。

1. 「タクシー特措法を改正する法律案」について

- ① 特定地域指定基準を労働者の労働条件改善に繋がる実効ある基準に見直されたい。
- ② 準特定地域ならびに特定地域の指定基準のなかに、営業区域の人口制限を設けず、また、日車営収に代わって労働者の賃金を基準とされたい。
- ③ 労働者の賃金が下降を続けた場合は、時期を待つことなく新たに準特定地域もしくは特定地域に指定されたい。
- ④ すべての地域協議会で、業界（事業者、労働組合等）が開催の必要性を訴えた場合、適宜、地域協議会を開催できるようにされたい。
- ⑤ 消費税増税分の運賃転嫁にもかかわらず、準特定地域における公定幅運賃の下限が、旧法時の自動認可運賃より下回った逆転現象を是正させるため、該当地域の協議会を経て貴省より通達を含めた強い指導をされたい。
- ⑥ 公定幅運賃枠に遠距離割引や深夜早朝割増廃止など、低額運賃競争となり得る割引運賃を当初案の通り入れられたい。
- ⑦ 改正法の衆参両議院附帯決議にある、あらゆる運転者負担の見直し、過度な遠距離割引運賃の是正を強く事業者に指導されたい。
- ⑧ 公定幅運賃を下回っている運賃で事業をしている事業者に対して、直ちに運賃変更命令をだされたい。
- ⑨ 特定地域に指定される可能性のある地域の協議会では、特定地域として合意されるよう各運輸局が積極的に関与されたい。

2. 1 以外の地域について

- ① 特定地域および準特定地域以外の地域で適用される自動認可運賃について、その幅を従前通り維持するとともに、引き続き個別の申請に対する審査を厳格に行うこと（改正法衆議院附帯決議 11）。
- ② 人口基準より下回っていることにより地域指定から外されている全国の地域で、平均賃金の上昇が見られない地域を準特定地域指定とされたい。

3. タクシーを取り巻く事案について

- ① 自家用有償旅客運送の自治体への事務権限移譲に関して、地方分権有識者会議からの報告で明らかな規制緩和が提言され、タクシー事業を浸食するであろうことが容易に推察できる。  
地方自治体の中でも、あくまでバス・タクシーの公共交通機関が空白となっている地域や、過疎地などで業として成り立たない地域に限定するという所期の目的を逸脱しないこと。
- ② また、法人格のある団体に限るという項目の緩和を許さず、運送の種別ごとに限定されていた旅客の範囲の拡大は決して許容しないこと。
- ③ 自家用有償旅客運送運営協議会での合意形成の手続きは、全会一致とすること。

- ④事故等安全に関しては、今後も国の責任において自治体へ指導をするとともに、各自治体の自家用有償旅客運送事業者が苦情・事故などを惹起した場合は、当該自治体への移譲を今後認めないこと。
- ⑤運転代行業の事務・権限が4月から移管されることに対して、私たちは明確に反対である。現時点においても、違法営業が後をたたず、適法で営業する代行業に紛れて辻待ちやA B間、A C間輸送や、白タク行為が横行している。
- 警察は飲酒運転撲滅という大義名分のもと、違法代行摘発には積極的ではなく、私たちは安全上やタクシー業界浸食など深刻な問題を以前から指摘している。今後地方へ移管したとしても貴省は安全上監督官庁であることから、代行における種々の問題に対する考えを聞かされたい。
- ⑥交通政策基本法の制定により、各地方公共団体で交通基本条例等が制定される際には、タクシーは重要な地域公共交通としての認識、位置付けがなされるよう、地方運輸局を通じて周知、指導されたい。
- また、地方運輸局に対して、公共施設、駅などのタクシー乗降場の整備・新設を関係自治体や鉄道会社と積極的に関与し、整備をすすめる旨指導すること。
- ⑦低額運賃を競争の道具として営業している事業者に対し、そこで働く運転者の社会保険料等のうち、本来事業者が負担すべき部分や、運転者の所得税の扱いを確定申告としていないかなど、実質、名義貸しの可能性の精査をし、該当事業者には強い処分をされたい。
- ⑧エムケイタクシーに対する運転者などからの未払い賃金訴訟が全国で争われている。エムケイタクシーからの控訴や一審での和解など、原告の主張がほぼ認められている場合が殆どである。
- 訴訟判決が証明するように、エムケイタクシーグループは過去から低額運賃や種々の割引で集客し、その低額運賃差額や割引分を運転者の負担としてきたことは業界では周知の通りである。
- 国土交通省として、本来そうした違法な労働条件が明らかになっている旅客運送事業者の適格性に踏み込むべきであり、判例を精査し処分されたい。
- ⑨深夜早朝割増運賃の廃止申請に対して貴省は認可処分をしているが、処分の根拠となった算定方法や、期間中の監視方法について説明されたい。
- ⑩京都市域において深夜早朝割増運賃廃止が全車両数で約7割に達しようとしているとある。それに対抗して京都エムケイタクシーでは、それに加えてETC利用時に2,000円まで自社負担とする対抗措置が表面化している。新たな低額運賃競争の始まりともいえるこうした過度の差別化は、上述したように未払い賃金訴訟と相まって運転者の一層の困難と事故の惹起を誘発するだけである。貴省の考えを聞かせられたい。
- ⑪貴省が一部の過疎地で解禁する方針を決めた「貨客混載」について、詳細な説明を求む。
- ⑫営業地域の線引きについて、策定時の根拠を説明されたい。