

ハイタクフォーラム

引き続きタクシー事業法の実現へ向け運動を展開することを確認

(全自交労連・交通労連ハイタク部会・交通労連ハイタク協議会)

2012年9月7日 全自交労連・交通労連ハイタク部会・私鉄総連ハイタク協議会が見解を公表



この日のハイタクフォーラム代表者会議は、通常国会が翌日に閉じるに当たって、民主党タクシー議連の「タクシー事業法案」が国会上程にまで至らなかった政治情勢や、八月に自民党タクシー議連が出した対案の内容について分析し、フォーラムとして引き続き民主党案をベースにした事業法の早期実現をめざし、集会や政党への働きかけなど運動をより一層強めることを確認しました。

代表者会議のあとの記者会見で、フォーラムの代表委員を務める伊藤実全自交労連委員長は、「事業法は、労使がともに一致協力して取り組んできているものだ。ハイタク産業の将来を考えたら、今何としても実現しなければならない」と改めて事業法にかかる決意を表明するとともに、「自民党案は、現行の特措法の一部手直しに過ぎない。特措法では限界が明らかになっているからこそ、ハイタク産業が抱える厳しい問題を抜本的に解決するためには事業法が必要だ」と強調しました。また、自民党案が提起している、独禁法の適用除外についてはその実効性に疑問があり、運賃については特定地域とそれ以外でダブルスタンダードを生じることとなり、再び下限割れ運賃などが拡大する恐れがあると指摘しました。その上で、「民主党案と自民党案では法律の性格がまったく違い、足して2で割ることは難しいが、台数規制や適正運賃など根幹の所では調整は可能なはず」と述べ、関係者の努力を期待しました。ハイタクフォーラムでは、今後、臨時国会をにらんで、与野党への働きかけや事業法実現を訴える集会などに取り組んでいくことにしています。

引き続きタクシー事業法実現に向けて

2012年9月7日

ハイタクフォーラム

「タクシー事業法案」が今通常国会での成立がかなわなかったことは非常に残念である。

民主党タクシー議員の「事業法案」への対案として、自民党タクシー議員から「タクシー事業適正化・活性化特別措置法の一部改正案」が8月8日に公表されたが、失望を禁じ得ない。民主党側からの打診以降、ずいぶんと時間が経過し、通常国会の会期末まで夏休みを挟んで一ヶ月という時点での提示であった。特措法の一部改正に過ぎない対案にここまで時間をかける必要があったのか疑問だ。しかも自民党タクシー議員の対案は、民主党タクシー議員からの投げかけに、真正面から応えているとは言えない。

「特措法」はあくまで規制緩和で弊害が噴き出して疲弊の極みにあるタクシー産業に対する応急処置にすぎないものであった。その特措法の限界は、減車における不公平や、下取割れなどの低額運賃が完全に解消されない等、賃給、運賃の両面において既に露呈している。その懸念があったからこそ、特措法はその付則において政府に対し、特措法が施行されている間に賃給や運賃等に関する検討を加え、根本的な法的措置を講じるように求めたのである。そして、業界労使も同様の認識のもと、政権与党の民主党タクシー議員に働きかけ、業界の要望を反映して策定されたのが「タクシー事業法案」である。

今、必要なことはハイタク産業の次の百年の礎となる制度構築に他ならない。そのために政治主導でのタクシー事業法の制定が切実に求められているのであり、それについて自民党に改めて理解を求めたい。

民主党案と自民党案は法律の捉え方がまったく異なるので、足して2で割ることは難しいだろうが、産業の困難な実情をふまえて、早急に折り合いを付ける努力を強く望むところである。私たちハイタクフォーラムは、事業法案の早期の実現をめざして、労使協力のもとに関係各方面に働きかけを強め、引き続き全力を傾注していくものである。

<自民党案について>

1. 自民党案は事業者の既得権益擁護に偏っていて、利用者と労働者への視点がまったく見られない。それでは到底、世間の支持は得られないであろう。お客と運転者がいてこそそのタクシーである。
2. 自民党案は、特措法の枠組みを堅持する内容であり、特定地域での減車が進展した結果として地域指定が解除されれば、再び新規参入と増車が殺到して元の木阿弥になる構図には変わりない。
何よりも、特措法による対処療法で済ませる限りは、道路運送法の本法は規制緩和されたままの状況が継続されることとなる。ハイタク産業の将来に対する明確なビジョンを欠いたままの状況をこれ以上続けるべきではない。
3. 特措法においては、減車を拒むアウトローの存在が大きな不公平を生んでいる。自民党案においてもそれが解消されることは期待できない。減車に同調しない事業者に対する行政措置（営業方法の制限）では何の実効性もないことは明らかである。
4. 運賃についての自民党案は、現行の「特措法」による道運法9条の読み替えによる運賃制度よりもずっと後退することになる。運賃において地域で制度に差を付けることには何らの合理的根拠も存在しない。運賃は全国一律であるべきであり、ダブルスタンダードをとるべきではない。
5. 自民党案には、事業法に労働条件を盛り込むことについて強い反対があると伝えられている。しかし、よくよく考えて欲しいのは、輸送の安全も、利用者へのサービスの水準も、すべて運転者にかかっているということだ。タクシーの評価は運転者の状態と切り離すことはできない。特措法で減車が進展しているにもかかわらず稼働率は向上していない。タクシーの最低賃金違反は約2割にも上り他産業と比べて突出している。劣悪な労働条件ゆえに運転者が集まらず、高齢化が止まらない現状は産業の将来にとって危機的だと言える。
6. 民主党案に盛り込まれた適切な労働条件の確保方策は、労働集約産業としてのハイタクの健全化・適正化のためには不可欠である。輸送の安全を阻害する賃金の是正、運転者負担やリース制の排除など、社会通念と乖離したいびつな労働慣行を是正することは当然のことであり、事業法に規定することに何ら問題はない。

以上