

2014年3月5日

国土交通大臣

太田 昭宏 殿

国土交通省自動車局局長

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

「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する 特別措置法」等の一部改正する法律に基づく厳格な運用ならびにその附帯決議に対する履行を求める要請ならびにタクシーを取り巻く事案への要請

貴職、貴省におかれましてはますますご精励のことと存じます。

日頃から、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、このたび標記法律の施行を受けまして、ハイタクフォーラムとしてあらためまして要請をするところです。

ハイヤー・タクシー産業は、規制緩和政策の導入により、著しい供給過剰と熾烈な低運賃競争に陥り、タクシーを第一当事者とする事故の高止まり、駅周辺や夜の繁華街などでタクシー渋滞を惹起させ、また、環境への悪影響をもたらし、地域公共交通機関の社会的使命というべき輸送の安全すら危機的状況となっています。安全輸送やサービスに直結する運転者の賃金・労働条件は、歩合制賃金中心の賃金体系であるため極限まで悪化し、長時間・過重労働を強いられながら生活保護支給基準を下回る事象も全国各地で生起しています。

このため、公共交通であるハイタク産業の疲弊・劣化した状況をくい止めるための応急処置として、2009年に「タクシー適正化・活性化特別措置法」が衆参両院で全会一致のもと成立しました。しかし、あくまでも応急処置であったため、供給過剰は解消されず、規制緩和当初に認可された低額運賃の是正まで法は及ばず、熾烈な競争で運転者の賃金・労働条件の向上は叶わないままとなっています。

2013年11月に「タクシー適正化・活性化特別措置法」ほかタクシー関連法の一部改正案が成立し、本年1月27日に施行されました。この改正法により特定地域は認定特定地域計画に基づき減車措置が明文化されましたが、指定されるのは全国の交通圏からみれば一部の地域に限られます。また、準特定地域においては、改正前の強制を伴わないあくまでも自主減車という内容のままであり、不安を残すこととなっています。

一方、運賃に関しては、特定地域、準特定地域では公定幅運賃となり、その決められた範囲内でのみ運賃が認可されることとなりました。この点に関しましては前進したものと

受け止めています。地域によっては運賃の大幅割引などにみられるように運転者負担の常態化が蔓延し、法の運用次第によっては現状が改善されない可能性を残していることに危惧を抱いています。

私たちハイタクフォーラムは、ハイヤー・タクシーが安全・安心とともに利用者に信頼される地域公共交通として維持、発展できるよう、改正法の厳格な運用と、その附帯決議の履行を求め下記項目にわたり強く要請いたします。

記

1. 現在指定されている準特定地域での労働環境が改善されていない実態に鑑み、今後特定地域指定要件に労働条件改善を加味し、改善されていない、もしくは悪化している地域は、現在の準特定地域を特定地域に指定すること。
2. 現在、法の地域指定を受けていない地域・交通圏のタクシー労働実態を精査し、労働条件・賃金実態が今改正法の趣旨と乖離している場合は遅滞なく準特定地域に指定すること。
3. 特定地域における認定特定地域計画が地域協議会で策定出来ない場合の対処を、法の目的に則って厳正に対処すること。
4. 公定幅運賃制度の趣旨を没却することなく、深夜などの割増運賃、遠距離割引を含む割引運賃、距離制ハイヤー運賃を公定幅運賃の枠内とすること。
5. 公定幅運賃の除外対象とするハイヤーの今改正法における定義を明確にし低額運賃事業者などアウトサイダーといわれる事業者からの訴訟に耐えうる内容とすること。
6. 利用者の安全・安心ならびに利便への包括的なサービスは、運転者の賃金・労働条件の向上が不可避であることは今改正法の審議段階でも法案提出者も理解しているところである。また、その関連事項として衆議院附帯決議十三、参議院附帯決議九にも記されているところである。特に業界で悪しき慣行となっている運転者負担の部分と、月例および一時金の累進歩合の廃止を、貴職により強く指導すること。なお、4月以降の消費税増税分を確実に運賃転嫁し、運転者負担とならないよう留意すること。
7. 減車に非協力あるいは低額運賃事業者のアウトサイダーに対して、そこで働く運転者の社会保険および労働保険の会社負担分が運転者負担となっていないか精査すること。また、運転者の所得税の扱いを確定申告扱いとしていないか精査すること。
8. 違法不適切な事業運営の排除をはじめ、悪質事業者の排除を的確に進めるため、監査体制の大幅な増強を図ること。
9. 自家用有償運送の自治体への事務権限移譲に関して、所期の目的通り他の交通機関のない過疎地での輸送、ならびに介護・福祉輸送は、タクシー・バスではよりがたい場合に限定し、実施主体や輸送対象を安易に拡大しないこと。
10. 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、タクシーも重要な地域公共交通としての位置づけがなされるよう周知、指導されるこ

と。また、全国の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を、関係自治体や鉄道会社と協議し進める旨を指導すること。

11. 運転代行業の監督行政を地方へ移管することなく、違法営業に対する監視・取り締まりを強化し、事業資格の厳格化、ツーシーター車両の義務化、運転者の登録制度の導入、事業区域の設定、辻待ち禁止などの事業形態・営業形態を定め、料金等についても明確にさせること。

以 上