

2013年3月6日

国土交通大臣
太田 昭宏 殿

ハイタクフォー
代表運営委員 伊藤



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

要 請 書

貴職のハイタク産業の適性化・活性化へのご尽力に敬意を表します。

さて、ハイタク産業では、規制緩和政策によって疲弊・劣化した状況をくい止めるための応急措置として制定された「タクシー適正化・活性化特別措置法」の施行から3年が経過し、特定地域では供給過剰状態の是正をはじめとして、関係者の努力が重ねられ、不十分ながら実車率・日車營收・運転者賃金の改善がはかられている地域も出現しました。また、下限割れ運賃も全国的に減少しています。

しかし、需給の面では、適正車両数との乖離は依然として大きいだけでなく、特別措置法の趣旨に背を向けて減車を拒む事業者の存在が、適正需給の促進を阻んでいるばかりでなく、減車に協力的な事業者に不平等感を拡大させる事となっています。運賃面でも下限割れ運賃などの略奪的な低額運賃を完全に排除できていません。また、運賃改定による運賃の適正化に向けた取り組みに対し、公正取引委員会が独占禁止法違反と断定し、課徴金を命令するなど、不当に介入する事態も起きています。こうした現状は特別措置法の限界を如実に示すものです。特定地域の指定期間である3年を経過しながら、ほぼ全ての地域が再指定された事実は、取り組みの不十分さと同時に制度そのものの弱点・欠陥を証明しています。

そして何より、ハイタク産業で働く私たちは、特別措置法の施行により極限まで悪化した労働環境の改善に大きな期待を寄せてきたところです。しかし現状は、賃金・労働条件の改善を実感できる状況には至っていません。

したがって、貴職におかれましては、ハイタク産業の適性化・活性化と労働環境の改善に向けて、下記の事項について適切に対処いただきますよう要請します。

記

1. 供給過剰状態の是正について

- (1) 運輸局が示した各特定地域における適正車両数に至るまで、強力な減車指導を継続すること。
- (2) 減車を拒む事業者や消極的な事業者に対し、減車指導を強力に行うとともに、厳格な監査を実施すること。
また、特定地域協議会において、減車に協力した事業者の優遇措置や減車に非協力的な事業者へのペナルティー措置を検討し、減車をさらに推進すること。
- (3) 特定地域協議会は、地域計画ならびに特定事業計画の進捗状況の点検と効果を検証するために継続的に開催すること。
また、特定地域内に労働組合の実態がある産別組織が要望した場合、全ての特定地域協議会で「運転者を代表する者」として委員に任命すること。

2. 運賃の適正化について

- (1) 自動認可の下限割れ運賃については、当該の経営実態についての点検をより一層強化するとともに、自動認可運賃への変更を強く指導すること。
また、期限付きの下限割れ運賃は、下限を下回ったままでの継続認可を行わないこと。
- (2) 公正取引委員会に対し、タクシーの自動認可運賃が公正競争を担保し、適正な労働条件を維持するための制度であることを十分に説明し、運賃適正化の努力を独占禁止法違反に問わないように強く働きかけること。
国交省の指導による新潟交通圏の運賃改定について、公正取引委員会が独占禁止法違反と断定し課徴金を課した結果として会社が破産を申し立て、多くのタクシー労働者が失業する事態が発生している事を重く受け止め、タクシー事業の所管官庁として公正取引委員会の「命令」取り消しのために尽力すること。
- (3) ハイヤーとタクシーの区分を曖昧にし、混同させる運賃設定を認可しないこと。
また、同一企業グループ内におけるタクシーからハイヤーへの用途変更はタクシーの減車として扱わないこと。
- (4) 営業的割引や社会政策的な割引の全てにおいて運転者負担を禁止すること。社会政策的割引については公的助成措置を講じること。
また、現在、認可されている「5,000円以上5割引」や3,000円以上に対する遠距離割引について、運転者の負担が大きく利用者利便を損なう事象も発生していることから是正に努めること。

3. ハイタク産業の健全化・活性化、等について

(1) 供給過剰や低運賃競争、事故多発の背景に出来高払い賃金、とれわけ累進歩合があることから、固定給主体の賃金体系への改善、累進歩合の排除など、賃金体系の改善に運輸行政・労働行政が連携し、必要な措置を講じること。

(2) 輸送の安全確保のため、リース制や企業内個人タクシーなどの不適切な雇用形態、運行形態を排除すること。

また、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強力に進めるため、監査体制の大幅な増強を図り、効率的で効果的な処分のあり方を検討すること。

(3) 安全輸送の確保、労働時間規制の遵守のためにデジタルタコグラフを個人タクシーを含め全国一律に装着を義務づけ、そのデータを活用した監査等も検討すること。

(4) 特定地域協議会において、タクシーを地域の重要な公共交通機関と位置づけ、乗り場の整備、公的割引への助成措置を行うとともに、福祉輸送や過疎地輸送、観光分野等、タクシー需要の拡大・活性化に資する対策を検討・実施すること。

(5) 自家用有償運送については、福祉輸送ならびに過疎地輸送に限定し、法の趣旨を逸脱した自家用有償運送の拡大を行わないこと。

また、自家用有償運送に係わる所管を地方自治体に移管しないこと。

(6) 運転代行の違法営業行為に対する取締りを強化し、代行要員の二種免許保有のチェックを徹底するとともに、白タク行為の現認や告発があった場合には直ちに摘発すること。

さらに、「車体表示のペイント化」だけでなく、運転代行適正化法を改正し、事業資格の厳格化、ツーシーター車両の義務化、運転者登録制度の導入、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すること。

以 上