

ハイタクフォーラム

タクシー事業法の実現めざし引き続き取組みを確認

(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)

2012年9月7日 タクシー事業法が今通常国会で成立しなかったことに対し、ハイタクフォーラムが記者会見を行った。

タクシー業界労使が民主党タクシー議連と協力して策定し、議員立法による制定をめざしてきた「タクシー事業法案」は、9月8日に通常国会が閉じたことで、先送りとなってしまいました。

ハイタクフォーラムは、民主党と自民党のタクシー議連間の調整ができることを願って見守ってきましたが、自民党タクシー議連の対案が示されたのが8月8日と大幅に遅れ、かつ双方の法案の内容に隔たりが大きいことから、通常国会に間に合わない結果となりました。

ハイタクフォーラムは、9月7日に全自交会館において代表者会議を開いて、引き続き民主党タクシー議連の「タクシー事業法案」を基本においた事業法の実現をめざして行くことを確認しました。各党間の合意形成を得るために、労使協力して働きかけを強めることにしています。

当日の代表者会議では下記の『引き続きタクシー事業法実現へ向けて』と題するハイタクフォーラムとしての今後の取り組み意思を確認するとともに、自民党タクシー議連の「特措法一部改正案」に対する見解も表明しました。

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。

民主党タクシー議連の「事業法案」への対案として、自民党タクシー議連から「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連の対案は、民主党タクシー議連からの投げかけに、真正面から応えているとは言い難い。

「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、下限割れなどの低額運賃が完全に解消されない等、需給、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需給や運賃等に関する検討を加え、抜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連に働きかけ、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拠って立つところ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らない。

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態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. 自民党側には、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