

【電子版】



2023年 第11号 2023年 4月12日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201

tel. 03-3875-8071

fax. 03-3874-4997

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



タクシーの「協議運賃制度」創設に反対 自交総連が声明 大都市も適用地域となる恐れある

自交総連は4月12日、タクシーの「協議運賃制度」創設に反対する声明を発表しました。

現在、参議院国土交通委員会では「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が審議されています。同法案には、道路運送法の一部を改定する協議運賃制度が盛り込まれています。交通空白地の住民の足を確保する取り組みについては賛同できるものの、タクシーの「協議運賃制度」の創設については、運賃制度の崩壊につながる懸念が払拭できません。

また、「新しい資本主義実現会議」では、ライドシェアサービスの拡充に努めるべきとの意見もなされており、この法改正が危険な白タク・ライドシェアへ道を開くものに成りかねないと危惧しています。

自交総連は、「協議運賃制度」の創設に反対し、阻止するために世論を広げる運動をすすめていきます。

タクシーの「協議運賃制度」創設に反対する声明

2023年4月12日

全国自動車交通労働組合総連合会

(自交総連)

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」が2月10日に閣議決定され、衆議院を通過し、4月12日現在、参議院で審議をされている。自交総連は、同法案の改定に伴うタクシーの協議運賃制度の創設に対し、以下の理由を挙げ断固反対を表明する。

1. タクシーの「協議運賃制度」の創設は、道路運送法を一部改定して、地域の関係者間で協議が調えば、国土交通省への届け出で運賃を定める

ことができる制度である。

タクシー運賃は、総括原価方式を採用し、適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものと規定して国土交通省が認可している。タクシーが労働集約産業であることから原価における人件費は厳しく査定され、安心・安全を担保するための経費として計上されている。国土交通省が運賃を認可するのは、安全確保や利用者利便の向上などについて責務を果たすということであり、認可制に加えて届出制を導入することは、国がタクシーの安心・安全の担保を放棄するに等しい。

協議運賃制度の創設は、タクシーの運賃制度を大きく転換させて、五月雨式に運賃制度の崩壊を全国に波及させる。拙速にすすめれば交通不便地域で存在しているタクシー事業者と低廉な協議運賃で運行する新規参入のタクシー事業者との運賃競合が起き、既存の事業者はより厳しい状況に追い込まれることになる。国がやるべきことは、国民の移動を確保する地域公共交通を持続的に維持ができる十分な補助金を出して、既存のバスやタクシーを守ることである。

2. 運賃を安易に引き下げれば、全国のタクシー労働者が安い労働力として使われることになり、ひいては利用者や地域住民の人命にかかわる大問題となることは、規制緩和の弊害として証明済みであり、人材確保の問題も解決はしない。人口減少がすすむ過疎地や交通空白地であればなおさらである。直接タクシー労働者に補助金を出して、生活できる労働条件を確保できればあらたな労働者も流入する。一方で、都市部で許可を受けて営業している個人タクシー事業者が、帰郷して営業できるような制度も設けるべきである。

協議運賃制度の適用は都市部以外の交通不便地域としているが、自交総連が3月10日に同法案について国土交通省からレクチャーを受けた際の説明では、「タクシー特措法に基づく準特定地域に指定されている都市も、指定が解除されれば適用可能」との回答だった。すなわち東京や大阪といった大都市や各地の都市部も対象である。さらに準特定地域が解除されれば規制緩和地域となり、新規事業者の参入が可能となる。

新規事業者も協議運賃の対象となり既存のタクシー事業者との競合が発生した場合の規制は、運用上の「不当な競争を引き起こすおそれのあるものは運賃変更命令ができる」というものだけで極めてあいまいで歯止めとならない。国土交通省は、これまで各地で運賃にまつわる諸問題が生じたときでも、運賃変更命令を発出したことはない。

各主要都市では、アプリ配車によるAIオンデマンド交通が低額運賃やサブスクリプション（定額）で実証実験を実施しており、エリア拡大も公言している。この間、地域のタクシー事業者との競合が問題となり、混乱を招きながら採算も取れない形態で実証実験を繰り返している。同法案の改定は、このようなAIオンデマンド交通にお墨付きを与えるものとなり、バス・タクシー事業への影響は大きく、さらなる撤退、廃業に追い込むも

のといえる。地域公共交通の崩壊がさらにすすみ、白タク・ライドシェアの合法化へ道を開くものと危惧する。

3. 公共交通の維持において常に問題となるのは財源である。自交総連は国内の各地方都市の交通事情視察をおこない、地方自治体と意見交換したが、各地方自治体とも「地域公共交通を構築し充実させたいが、財源がなく国からの補助金がないと難しい」と強調していた。

地域公共交通を維持するには、地方・地域の実情に合わせて、国が大規模な助成を講じるなどの財政措置が重要となる。その際、国と地方公共団体の責任と共同で、地域公共交通を守り、支えて維持していける財源を確保すべきである。

以上のことから、安心・安全を破壊するさらなる規制緩和の推進やタクシ一の運賃制度を安易に変えることは考慮に値しない。国・国土交通省 2002 年の規制緩和時、「良貨が悪貨を駆逐する」との主張だったが、結果は自交総連の主張どおり、安全無視の悪質事業者が増加し、バス・タクシーともに利用者と運転者が犠牲となったことから明々白々である。

国・国土交通省の責務は、道路運送法で厳格な安全規制をかけ、バス・タクシーを再生する環境整備を早急におこなうことである。

以 上