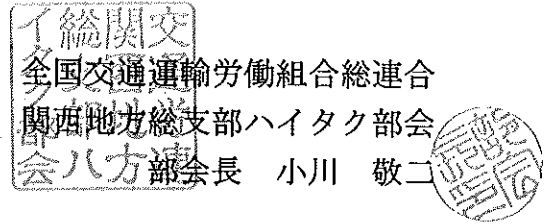


平成27年8月18日

国土交通省 運輸審議会 殿



公述申込書

1. 事案番号

平27第5015号

2. 事案の種類

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定

3. 指定する地域

大阪市域交通圏

4. 公述しようとする者の氏名・年齢及び所属団体の名称と役職名並びにその住所と連絡先

小川 敬二 (おがわ けいじ)

57歳

全国交通運輸労働組合総連合 関西地方総支部
ハイタク部会 部会長
(大阪市西区土佐堀1-6-3 TEL06-6448-0212)

大阪市旭区赤川1丁目10-12 日本タクシー労働組合
(TEL06-6923-2531)

5. 事案に対する賛否

特定地域指定に賛成



平成27年8月18日

全国交通運輸労働組合総連合
関西地方総支部ハイタク部会
会長 小川 敬二



公述書

公述人は、全国交通運輸労働組合総連合（交通労連）関西地方総支部ハイタク部会で、30組合2,000人の代表者として、4月27日（月）・6月18日（木）に開催されました、大阪市域交通圏タクシー準特定地域協議会に於いて、十分な議論を尽くし、賛成多数で合意された特定地域の指定事案に関し、9月11日（金）に公聴会が開催されるにあたり、改めて、賛成の立場で意見を述べさせていただきます。

1. われわれが従事するタクシー業界では、2002年2月に規制緩和政策である改正道路運送法が施行され、新規参入や既存事業者の急激な増車により、需給バランスが崩れ供給過剰になりました。低額運賃や5千円以上5割引きなど、過度な運賃競争により規制緩和の実験場となり、歩合制である賃金は低下し、無理な長時間労働や休日出勤を余儀なくされ過酷な労働環境となりました。

その結果、タクシーによる事故や利用者への接遇不良などが増加する事態となり、2009年10月にタクシー適正化・活性化特別措置法が施行されたことにより、供給過剰解消のための減車策が実行されましたが、強制力のない自主的な取り組みのため、業界全体の役割と利益を考えず、自社都合の主張と利益追求で減車に協力しない事業者もあり、タクシー特措法も期待された効力を発揮できず、十分な改善には至りませんでした。

その問題点を解消するために2014年1月に改正法が施行され、規制改革会議などの意見もあり、ハードルの高い厳しい基準であるにも関わらず、全国153の準特定地域の中から指定要件を満たした、僅か29地域に大阪市域交通圏が候補地になったことの重みと労働組合の役割を考え、われわれは特定地域の指定に合意をいたしました。

2. 指定に反対する一部事業者のなかには、自社の営業方針の正当性だけを訴え、憲法上の「営業の自由」を主張し改正法を否定していますが、われわれタクシー運転者と利用する全ての国民の安全確保を目指すこの法律の趣旨は、個別の営業の自由よりも優先される「公共の福祉」に当たるものと考えます。

また、公共交通機関としての責任である安全確保と業界の健全化を考えず、自社の利益のみを優先した意見や、特定地域に指定され需給バランスの調整をせずとも、運転者の自然減少があるから減車は必要ないなどの声も一部聞こえるが、これは公共交通機関であるタクシー経営者の責任放棄といえる発言であり、この利益優先主義と安全軽視の無責任さが、未だになくならない鉄道や深夜高速バスの重大事故と同じく、タクシー業界の労働環境の改善と事故が減少しない理由の一因である。

3. われわれの最大の使命は、地域の公共交通として乗客の輸送の安全を確保することであり、そのためには、現場でハンドルを握る労働者の適正な賃金と労働条件の確保が欠かせません。

しかし、反対する一部労働組合の代表者のなかには、改正法の目的の一つである労働者の待遇改善は労働組合と使用者が取り組むものであり、一般のタクシー会社と比べて高待遇を勝ち取っており、指定に賛成する労働組合はろくに努力もしないで国に助けを求めるという意見もありますが、それは一部の事業者が低額運賃等で顧客を囲い込み、利益を独占していることで成り立つ高待遇である。われわれ労働組合が個別の利益だけを考えてその役割を忘れ、企業に働きかけてすべての事業者がそれをおこなえば、すべての運転者の労働対価が下がるのは明白である。過度な長距離割引などで実証されており、隣接する京都地区では多数の事業者による、低額運賃や過度な遠距離割引に深夜早朝割引の廃止などの過当競争になり、自由競争を望む事業者でも重大死亡事故を発生させているなど、大阪が追従すれば、さらに事故が増加し労働条件の低下で業界が疲弊するため、個別の労使間だけでは解決できない問題になっているのである。

4. 今後、大阪のタクシー業界は「社会的役割」から市場を考える事が必要となるが、改正法による規制よりも、自由化による利用者利便が優先と発言する事業者であっても、実際には市場を個別の利益から先に考えるだけの現状では、業界の考えと利用者が必要とする役割に乖離が生じ、タクシーの利用価値が低下して業界が衰退しかねない。業界の現状を国や利用者に訴えつつ、求められる需要の内容と供給が一致してはじめて市場価値や市場価格が決まるべきで、業界関係者と消費者や自治体などとの協議も重要となり、求められる活性化と同時に、適正化である需給バランスの調整や適正な運賃の協議を行い、実行に移すためには、独占禁止法の適用を受けない特定地域に指定されることが必要不可欠で、指定期間内に業界全体の安全確保と労働条件の底上げすることで、指定解除後の健全で適正な競争ができる業界を目指すべきである。