

平成27年8月18日

国土交通省運輸審議会

会長 上野 文雄 殿

全自交大阪地方連合会

執行委員長 加藤直人

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. 公述人
大阪府大阪市北区天神橋3-9-27 P L P 会館3階
全自交大阪地方連合会 執行委員長 ^{かとうなおと}加藤直人
58才
TEL 06-6352-4865
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

国土交通省運輸審議会
会長 上野 文雄 殿

全自交大阪地方連合会
執行委員長 加藤直人

公述書

本事案である大阪市域交通圏の特定地域指定に賛成の立場で意見を申し上げます。

1. タクシー運転者の状況

2000年改正道路運送法が施行された2002年2月より、大阪のタクシー業界は新規参入と既存事業者の増車により、一気に供給過剰状態に陥りました。また同時に低額運賃が認可され、初乗り2^{キロ}500円などの下限割れ運賃車両が6,000両を超え、地域で走る車両の27%を占めるまでに至り、5,000円超え5割引などの大幅な遠距離割引運賃がスタンダード化するなど運賃競争が激化し、タクシー1台当り運送収入が激減しました。タクシー運転者の賃金は、各社で多少の違いはありますが基本的に歩合制度であり、また多くのタクシー事業者が厚生労働省の改善基準告示で違法とされる累進歩合制を採用しています。

従って供給過剰・運賃競争の激化でタクシー運転者の賃金は必然的に低下し、賃金の減少を少しでも抑えようと長時間の労働を余儀なくされ、タクシー車両が空いていれば違法を承知で明け乗り（隔日勤務者は1度の勤務後は20時間以上の休息時間を取らなければならない規定を無視する乗務）をしてでも賃金を確保しようとする労働者も現れました。

当然公休出勤も当たり前で1ヶ月に30日以上働く運転者が珍しくない状況となり、病気になっても歩合給であるが故に働かざるを得ず、低賃金故に治療費が重荷になって病院へ行けず、出庫前の点呼で運行管理

者には健康であると、嘘を言っても乗務する運転者が存在したのも現実で、タクシーが第1当事者となる事故が大幅に増加する事態となりました。

私たち全自交大阪地連は、タクシーで働く労働者の生活が破壊され、憲法で保障された生存権さえ侵されていると、新規参入・増車やダンピング運賃を認可した国を相手に認可の取消を求める行政訴訟を平成17年10月17日に起こしました。

当時原告となった5名のタクシー乗務員の内、一人は乗務中に急病で意識を失いましたが、利用客に救急車を呼んで頂いて九死に一生を得、一人は糖尿病を患っていましたが病院へ行く時間と費用を捻出し難かった為に病状が進行し、余病を併発して亡くなりました。

家族を抱え、養うために必要な賃金を、法律を守った労働では稼げない状況では、公共輸送機関として一番重要な安全が担保できません。

私たちの裁判は大阪地裁、大阪高裁で原告適格が無いという理由で負けましたが、その後、このままでは大阪のタクシー産業が潰れてしまうと、危機感を抱いた大阪のタクシー業界労使3000人が、平成20年9月3日に大阪城公園で総決起集会を開催し、出席した当時の与野党国会議員がタクシー業界の危機を差し迫ったものと感じたからこそ、平成21年6月にタクシー特措法が全会一致で成立しました。

この法律が10月に施行され、一定の減車が行われましたが需要の減少幅が大きく、供給過剰状態の解消は出来ていません。低運賃競争については行政指導の強化で下限割れ運賃で走るタクシー車両は2000両ほどに減りましたが、依然として大幅な遠距離割引運賃は残り、解消までには至っていません。

従ってタクシー1台当たり営業収入も微増に止まり、タクシー経営上のコスト上昇も相まって、タクシー運転者の労働条件改善には至っていません。

2. タクシー業界に市場原理は働かない

政府は平成12年改正の道路運送法が平成14年に施行される際、規

制緩和でサービスが多様化し需要が喚起され、社会的規制の強化で問題のある事業者は市場から退出すると規制緩和の効果を宣伝しましたが、タクシー車両の増加で利用者の待ち時間は短縮し、多様な低額運賃や割引運賃の導入で、利用者利便は一面では高まりましたが、タクシー需要は長期的に減少傾向が続き、歩合制賃金で働くタクシー運転者の収入は悪化すると共に、事業者・運転者の法令違反や交通事故の増加が顕著になり、公共輸送機関の根幹である安全が損なわれました。

タクシー産業は基本的に事業場外労働であり、一定の成果給制度の導入無しには事業運営が困難になります。賃金制度について行政は「タクシー事業における賃金システム等に関する懇談会」を設置した通り、問題として把握していますが、中身の議論は尽くされず、平成22年9月以来開催されていません。

このように賃金制度が基本的に歩合給である問題が解消されていないタクシー産業において、市場原理が導入されると運賃競争や供給過剰のリスクのほとんどが運転者に転嫁され、事業者のリスクは最小に抑えられます。この事は、過重労働や最低賃金違反、時間外割増賃金や深夜割増賃金をまともに支払わない、本来事業者が負担しなければならない経営コストを運転者に負担させる悪質事業者が、市場から退出しない市場の失敗という結果が現れています。

平成20年6月に「タクシー事業における名義貸し行為の判断基準」通達が出されたのも、道路運送法に違反する名義貸しを堂々としている事業者の存在があったからであり、車両管理、事故処理経費を運転者に負担させるなど、一部事業者は今でも監査・監督の目を誤魔化して道路運送法違反行為を行っています。

それというのも規制緩和時に謳われた社会的規制の強化が実効性を持たず、本来、市場から退出しなければならない事業者が退出しない状況が現在も続いているからです。

営業の自由は憲法に保障されているから、減車の強制や営業方法の制限は違法だと主張する一部事業者は、タクシー産業で働く運転者が憲法で保障されている「健康で文化的な最低限度の生活を営む権利」を尊重

した上で主張しているのか問いたいと思います。

3. 結論

改正された「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」は、個々の事業者における運転者だけではなく、地域全体の運転者について労働条件を改善し、以て輸送の安全を確保し利用者へのサービス向上を実現させる為の法律です。

これまでご説明したように、市場原理が働かないタクシー業界を改善する為に、この改正法が成立したのであり、特定地域指定基準を満たし、6月18日に開催された大阪市域交通圏タクシー準特定地域協議会において賛成多数で特定地域指定に合意した結果を尊重していただき、早急に特定地域に指定していただきますようお願いいたします。