

2021年3月9日

国土交通大臣
赤羽一嘉殿

ハイタクフォーラム
(全自交労連・交通労連・私鉄総連)
代表運営委員 伊藤 実

タクシー関連法ならびにその附帯決議の厳格な運用 および、白タク（ライドシェア）合法化反対の要請

貴職のご精励に敬意を表します。また、タクシー事業の適正化と活性化に取り組まれていることに感謝申し上げます。

さて、私たちハイタクフォーラムは、安全輸送の確保と利用者サービス向上に日々取り組むタクシー現場で働く仲間を代表する組織として、公共交通の維持・活性化とタクシー労働者の社会的な地位向上を図るために様々な活動を、中央・地方で展開しています。

ハイヤー・タクシー産業は、新型コロナウイルス感染症の拡大で甚大な影響を受けています。「交通崩壊」の危機が叫ばれ、事業の存続と感染リスクが高いタクシー運転者の賃金低下が深刻な状況にあり、地域公共交通としての機能を十分に発揮できない状況に陥っています。

2014年1月に改正タクシー適正化・活性化特別措置法が施行され、経営環境が悪化し、労働者の労働条件が低下している地域を特定地域・準特定地域に指定し、供給過剰の是正と運賃の適正化、利用者利便の向上と活性化に向けた取り組みが進められてきましたが、課題の解決には至っておらず、いまだ、適正化・活性化の成果が不十分な状態です。こうした中、昨年春から新型コロナウイルス感染症が日本社会を襲い、タクシー需要の激減による極端な供給過剰状態が全国に作り出されています。

一方で、運行管理等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車の運転者のみが運送責任を負う形態である、いわゆる「ライドシェア」については、欧米の多くの地域で、禁止または規制の対象とされているのにも関わらず、日本国内で合法化しようとする動きがあります。ライドシェアは、世界的に見ても利便性・安全性の高い公共交通を持つ日本には不要です。

つきましては、下記の項目について、積極的に対応、措置頂きますよう要請します。

記

1. コロナ禍からタクシー事業の維持・存続を図るために

- ① 全国全ての事業区域を、コロナ禍における緊急的臨時的措置として特定地域に指定し、特定地域計画を策定・改定することにより、適正かつ公平な供給輸送力の削減を実施されたい。
- ② タクシー事業は生活に欠かせない公共交通として重要な社会的役割を担っていることから、感染リスクが高いタクシー運転者の、新型コロナウイルス感染症の拡大により減少した賃金を下支えする危険手当の支給や、事業の存続が危ぶまれる状況を改善するため、事業者に対する事業継続に関する支援を強化されたい。
- ③ 感染リスクが高い高齢者などの移動を支えるためにタクシー運賃を補助する施策を国として実施されたい。
- ④ 新型コロナウイルス感染症の、乗客と運転者へのさらなる感染防止対策を強化し、空気清浄機の設置等、タクシー車両や乗車方法について、より一層の対策を講じられたい。
- ⑤ タクシー運転者は、コロナ禍であっても、人々の生活や経済活動に欠かせないエッセンシャルワーカーとして、感染の危険にさらされながらも日夜従事しているが、タクシー運転者の高齢化が進み、感染を恐れて退職する運転者も後を絶たない状況にある。また、地域では、医療従事者や感染疑いの方の医療機関等への輸送も担っていることから、新型コロナウイルス感染症のワクチンについては、優先的に摂取できるようにされたい。

2. 「改正タクシー特措法」による適正化について

- ① 日車営収を平成13年と比較することや、人口要件、赤字事業者車両数シェアなど、現行の準特定地域ならびに特定地域の指定基準では、真に適正化・活性化が必要な多くの交通圏が指定されず、また、これまでの運用状況・効果等を見極めても、法の立法趣旨である実効性が上がっていないことは明らかである。早急に指定基準の見直しを行われたい。
- ② 改正法の衆参両議院附帯決議にある運転者負担の見直しは、いまだ全国で進んでいない。さらに、タクシー配車アプリの手数料を新たな運転者負担

とする事業者も見られる。厚生労働省とともに事業者に対して是正を強く指導されたい。

③ 公定幅運賃を下回っている運賃で事業を継続している事業者への指導や、運賃変更命令は確実に実行されたい。

④ 国土交通大臣が指定する運賃の範囲については、利用者利便確保の観点を中心に踏まえて、能率的な経営を行う標準的な事業者における適正な原価に適正な利潤を加えることにより設定するとされているが、現行の制度に加えて、貸切バス新運賃制度と同様に、利用者の安全に関わる費用(安全コスト)を適切に反映するものとされたい。

また、過度な遠距離割引運賃の是正等、運賃制度を改善されたい。

⑤ 「旅客自動車運送適正化事業実施機関」について、全都道府県に設置されることとなったが、いまだに東京都のみの設置で留まっている。同様の制度がタクシー事業よりのちに措置された貸切バス事業では、全国全てのブロックに設置が済み、適正化事業の取り組みが進められていることに鑑みると、タクシー事業者と行政の怠慢としか思えない。実効性のある適正化事業が的確に実施されるよう全都道府県に早急に設置されるよう指導を強化されたい。

また、設置に消極的な道府県については、設置に消極的な理由が明らかでないため、設置しない場合には重点的な監査を実施されたい。

⑥ 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）の許可を、一般貸切旅客自動車運送事業（貸切バス）と同様に、5年ごとの更新制とし、不適格者を排除する制度とされたい。

⑦ 高齢運転者の自動車事故が社会的問題となっているなか、現在ハイヤー・タクシー運転者の全国平均年齢は60.0歳（厚労省統計）となっているが、地方では65歳前後という地域も少なくない。定時制・嘱託運転者も含めて今後ますます高齢化が進むと思われる。健康起因事故も残念ながら増加している。脳・心臓疾患や睡眠時無呼吸症候群などの疾患について、スクリーニング検査の受診に対する助成をされたい。

3. ライドシェアと称する白タク合法化問題について

① 道路運送事業者以外の者が有償で運送をおこなう、いわゆる「ライドシェ

ア」等白タク行為の合法化は、例外的な措置も含めて、輸送の安全や利用者の保護のため、国土交通省として今後も断固として認めることのないよう強く要請する。

- ② 政府のいう「交通空白地域」については、ライドシェアではなく、交通空白地自家用有償運送を実施することで対応すべきと考えている。そもそもそうした地域で、タクシー・民間バスでは利益を出すことが難しく、サービスの提供は困難であることは理解できる。

したがって、交通空白地こそ地域公共交通会議や自家用有償運送運営協議会で合意された事業主体で担うべきである。輸送対象が観光客を含む来訪者も対象とされたが、既存のタクシー・バスによりがたい、真に交通空白地自家用有償運送が必要な地域において、適切に活用されるよう、助言や指導を強化されたい。

- ③ 訪日旅行者の利便性向上のため、海外のタクシー配車サービスとの事業提携が進められているが、それら配車サービスが諸外国で同時にライドシェア事業も行っているケースも多々ある。海外のタクシー配車サービスが行っているライドシェア事業が、なし崩し的に非合法で日本国内で行われたいよう注視されたい。

4. タクシー事業の活性化

- ① 地域公共交通活性化再生法による法定協議会におけるタクシーの活用や、特定地域協議会・準特定地域協議会におけるタクシー需要の拡大や事業の活性化について、積極的に検討されるよう支援されたい。また、特定地域協議会・準特定地域協議会が進める活性化施策に必要な助成措置を講じられたい。
- ② 高齢運転者の交通事故が急増していることから、高齢者の免許返納制度が拡大されている現状にあるが、こうした免許返納者を対象にした自治体による支援策の新設・拡充を強く働きかけるとともに、社会的要請が強いタクシー事業者による福祉車両導入や免許返納割引についても助成されたい。
- ③ 「地域公共交通バリア解消促進等事業」において、福祉タクシー・UDタクシーの購入などについては、購入費及び改造費について補助対象となっているが、社会的要請も高まっていることから、補助率の引き上げや助成額の増額、税制の減免措置などの財政支援措置を拡充されたい。

④ タクシー事業に係る助成制度については、タクシー事業関連法や労働法などの違反事業者は助成の対象としないこととされたい。

また、「運転者職場環境良好度認証制度」により認証された事業者に対しては、助成額や助成率を優遇することや、優先的に助成の対象とすることによって、タクシー事業の適正化を推進されたい。

⑤ 事業基盤の弱い中小事業者が多い地方においては、公共交通利用環境の改善などの活性化施策を実施する際に必要となる設備投資が大きな負担となっている。東京オリンピック・パラリンピックの開催が予定されているが、導入費用の助成について拡充されたい。

5. タクシー運賃について

① 2024年4月に、タクシーにおいても時間外労働の上限規制が適用され、改善基準告示も改正されるが、歩合給中心の賃金体系であるタクシーは、労働時間短縮はすなわち賃金の減少となる。全国全ての運賃ブロックで、賃金水準を維持するために必要な運賃改定が実施されるよう、適切に対応されたい。

以 上