

【電子版】



2023年 第7号 2023年3月24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→



協議運賃制度

タクシー運賃の崩壊を招く 東京・大阪等の都市部も可能とする制度

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律・道路運送法等の一部を改正する法律案が2023年2月10日に閣議決定、今国会に提出され3月24日の衆議院本会議で法案が可決されました。このあと参議院に送られて審議されることとなります。

同法案の一部改正は2020年にもされており、自交総連は2・13国会内決起集会を開き、自家用有償旅客運送の拡大、道路運送法改悪の阻止運動を行っています。

今回の改正法律案では、道路運送法に協議運賃制度の創設が盛り込まれていることから、自交総連は問題点や制度の詳細を確認するために日本共産党の田村智子参議院議員（国土交通委員）を介し、3月10日に国交省レクチャーを行いました。

【2023. 3. 10 13:45～15:00 国土交通省レク】



場所＝参議院議員会館

国交省 自動車局旅客課から北川由佳課長補佐、梅田智タクシー事業活性化調整官、飯田吏乗用運賃係長

組合側 庭和田委員長、徳永副委員長、高城書記長、富松常任執行委員、林常任執行委員

議員 日本共産党田村智子参院議員秘書

【国交省の説明要旨】**(バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの充実について)**

バスについては、自治体と協定を締結して運行することを前提に複数年支援するエリア一括協定運行事業を盛り込んでいる。タクシーにおいては、AIオンデマンドシステムを使うようなものに投資が行える制度としている。

(鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設について)

協議運賃については、鉄道・タクシーについて運賃設定を柔軟にして、より利用者を確保することで運送収入を増やすことを目指して制度導入をする。

タクシーについては、道路運送法第9条の3、「一般乗用旅客運送事業者を経営する者は、運賃等を定めて国土交通大臣の認可を受けなければならない」から3項を追加して、「協議会において地域における需要に応じ当該住民の生活のための旅客の運送を確保する必要がある営業区域に係わる運賃等について地域の協議会で協議が整ったときは、届け出で運賃を定めることができる」という仕組みを新たに創設する。

協議会の構成員は、自治体、事業者、運輸局、地域住民（労働者が外れた）で協議するにあたり、公聴会その他の方法で利害関係者（労働組合など）の意見を反映させることになっている。

【協議運賃制度について、国交省との質疑応答】

1. 協議運賃制度の導入について、都市部での導入はしない、特定地域・準特定地域は対象外ということだが、各地で運賃改定がすすみ営業収入が上がっており、準特定地域から外れる地域は導入対象地域となるのか。
○特定地域・準特定地域を外れば都市部ではない。東京でも準特定地域でなくなれば制度上は適用地域となる。
2. 公共交通でありながら、独立採算制の下、国が放置してきたツケがでている。法案では地方公共団体の補助となっているが、国が前面に出て支援する姿勢に変えなければ解決しないのではないか。
○国と地方の間で役割分担をはかっていくことでは、新たな局面にきている。自家用有償旅客運送ではなく、タクシーをどうするか、法改正とラストワンモビリティの検討などをセットで使っていただく。
3. 「地方公共交通税」のような目的税を設け広く薄く国民から徴収して、公共交通を守る仕組みが必要ではないか。
○そうした主張をしている地方があることは承知している。
4. タクシー事業者がない地域ではどうするのか。

○営業地域にはタクシー事業者は存在しても、当該エリアに営業所がない、あっても運転者がいないということがある。運賃を上げて、運転者の賃金を上げていく。二種免許支援も行っているので、運転者が増えるようなサイクルにしていきたい。

5. 個人タクシー事業者が帰郷しても営業できるようにしたらよいではないか。

○頂いた意見は共有しており、検討の一つとしている。

6. 自治体が支援をするということは、公定幅運賃の中で考えるのか、協議した運賃ということなのか。

○公定幅運賃とは関係なく、協議した運賃となる。1事業者ごとの運賃となる。

7. 助成することで、公定幅運賃の枠内に引き上げるのか。

○原価との関係で適正かどうかは見る。準特定地域ではない地域が対象なので、公定幅（特定・準特定地域は下限割れは変更命令）ではなく、道路運送法上の規定の事業者の経営、不当な競争とならないかを見る（下限割れは適正な審査）。

8. 結局は、国がタクシーに補助金をだし支援すれば解決するのではないか。

○補助金を出せばよいというのはその通り。自治体が自家用有償旅客運送に助成するならタクシーに助成させたい。タクシーを使いやすくしたい。

9. 事業者団体に説明をしたか。何と言っていたか。

○事業者さんのなかには望んでいる人もあり、色々な使い方があると前向きだった。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律案

協議運賃制度の危険性について

タクシーは2002年に規制緩和されましたが、タクシーの運賃については認可制度を堅持し、総括原価方式（営業に必要な原価＋適正な利潤）を用いた運賃を国交省が認可しています。交通が不便な地域住民の足を守るための地域公共交通については、活性化再生法の制定以降、関連する政策や市町村に対する支援制度の見直しが行われてきています。今回の改正案に盛り込まれている協議運賃制度は、1地域（都道府県・市区町村）の協議会で協議が調い、国土交通大臣への届け出がなされれば運賃設定が可能となり、現行の運賃設定である、総括原価方式や公定幅外でも良いというタクシーの運賃制度の大転換といえる制度変更です。

交通産業の柱である運賃制度を変えるということは、安全コストを無視した低運賃での運行を可能にします。また、都市部以外の交通不便地域を対象にすることですが、その縛りもタクシー特措法の準特定地域の指定が解除されれば、東京や大阪などの都市部も適用地域となります。さらに、準特定地域が解除されれば、規

制緩和地域となり、新規会社の流入も可能です。そうした会社も協議運賃の対象会社となり既存のタクシー会社との競合も発生しかねず、歯止めといえるものは「不当な競争を引き起こすおそれのあるもの」というだけで極めてあいまいです。

各地でAIオンデマンド交通の実証実験が行われていますが、その動向と重なる制度変更とも言えます。いま以上に既存のタクシー、バスが弱体化すれば早晚白タクライドシェアの合法化につながりかねない状況を呼び込むことが危惧されます。

本来であれば、地方などで運行しているオンデマンドタクシー等に国や地方自治体が持続可能性を担保できる補助金を出し、諸経費等で法人タクシーが賄えないのであれば個人タクシーを認めていくなどすれば解決できます。現行のスキームで対応できるものを、あえて政府・国交省が法改正してまで、すすめようとしていることにかつてない危機感を覚えます。

今回の法案も、タクシー産業で働く労働者のくらしに対する配慮がまったくないことに怒りを禁じ得ません。