

ハイタク通信

岐阜一般労働組合（内部資料）
〒500-8879 岐阜市徹明通 5-8
TEL058-251-7205 FAX058-251-0641

2012年1月13日発行 No.36

File01 約1年ぶりに総会開く

タク事業法成立向け再始動

民主党タクシー政策議員連盟の総会が2日に千代田区の「衆議院第1議員会館」で、約1年ぶりに開かれた。同議連が作成するタクシー事業法案は本来、ことし初めに開かれた通常国会に提出される予定だったが、東日本大震災や政局の混迷の影響を受けたため、同法案提出は来年の通常国会に照準を合わせて仕切り直しとなった。



当日の総会では、会長が鉢呂吉雄氏から細川律夫氏に交代。富田昌孝会長をはじめ全タク連正副会長らのほか、労働側はハイタクフォーラム構成3団体の幹部が出席、業界の実情を訴えて早期法案成立を要望した。国土交通省の中田徹・自動車局長が業界の現状について説明した。

今後、法案は政策調査会、国土交通部門会議など党内調整を経て、来年4～5月のゴールデンウィーク前後で議員立法として国会に提出されるものとみられる。

File02 議連メンバーを200人に

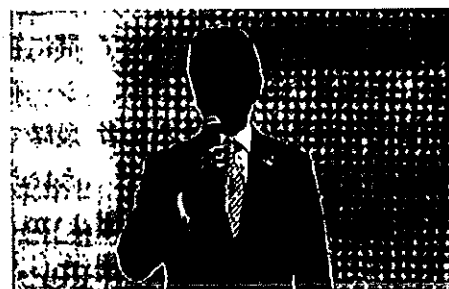
東旅協会長、呼び掛け

東京乗用旅客自動車協会の法案成立に向けて同議連参加を呼び掛けるよう要請した。富田昌孝会長は21日の理事議員数を200人にしたい。現在の参加議員数は衆院12人で、民主党タクシー政策議との意向を受けて出席理事に5人、参院37人の合わせて員連盟側から「タクシー事業地元選出の国会議員らに参加162人。

File02 懸念すべて現実になった

国交副大臣、議連であいさつ

奥田建・国土交通副大臣は2日、タクシー政策議員連盟総会に来賓として訪れてあいさつした。奥田氏は「そのときに国会で出た懸念がすべて現実のものになった。（規制緩和による）バラ色の姿で、同議連会長の細川律夫が「タクシーの規制緩和を目的とせず、消え去ってしまった道路運送法改正に反対姿勢を示していた当時を振り返り、タクシー事業



動きも認識した上で総会に臨んだと話した。

File01 タク事業法に位置づけ

事業譲渡は廃止

2日に開かれた民主党タクシー政策議員連盟の第3回総会では、タクシー事業法案の骨子が修正され、新たに個人づけることとし、これまで認めて禁止する方向性を打ち出しタクシーを同法で明確に位置められてきた事業譲渡について、

File01 岐阜交通圏16%

県内特定地域の供給削減率

岐阜運輸支局のまとめによると、タクシー適正化・活性化法を踏まえた管内対象地域における供給削減状況は8月末現在、岐阜交通圏16%（最低削減目標22.9%）、18

地域	削減率
東濃西部交通圏	10.4%
東濃中部交通圏	10.4%
東濃東部交通圏	14.1%
美濃・可児交通圏	14.1%
高山交通圏	11.1%
岐阜交通圏	16%

岐夕協、役員・専門委合同会議

岐阜県タクシー協会（山田久典会長）は11月30日、岐阜市の「岐阜県自動車会館」で役員・専門合同委員会を開き、岐阜運輸支局の古田勝・首席運輸企画専門官（輸送監査）と伊藤一智・運輸企画専門官を招いて講話を聴いた。講話では、タクシー適正化・活性化法施行後の状況について説明があり、古田首席は特定事業計画を出していない事業者、最低保有車両数を下回る事業者を除いた事業再構築未実施事業者、保有数に対して削減率が10%未満の事業者を対象に調査・監査することにし、その後に減車数を追加をした事業者を除いて、現在7社が対象となっていることを明らかにした。12月には高山、大垣の両交通圏を対象に特定地域協議会を開いて減休車の効果について検証すると説明した。これまでの監査の概要にも言及。昨年度は30件の監査を実施し傾向として小規模事業者では点呼、健康診断、適性診断の違反が目立つと指摘した。伊藤専門官は「事業の活性化に取り組んでほしい。良い取り組みを地域でやるのが必要だ」と促すとともに、適活法に基づく特定地域の指定期間が来年8月末で満了するものの、指定期間の延長などといった今後の方針は決まっていないと話した。

減車効果出るほど不公平感増す

岐夕協会長、あいさつ要旨



▲山田久典・岐夕協会長

日車営収は全国的に見ても上がっている。これは減車効果だ。減車効果が表れるほど減車した事業者と減車しない事業者との間に不公平感が漂う。岐阜交通圏では当局による（減車に消極的な事業者への）ヒアリングが行われている。その前後に減車した事業者がある。8月末以降に減車した事業者があると聞いている。タクシー適正化・活性化法は天の送り物だ。同法がなければ減車は進んでいない。だが、減車効果は減車していない事業者にまで効果がある。大きな見地で見たい」と述べた。

岐夕協の役員・専門合同委員会冒頭、山田久典会長は「減休車を通じて需給調整を行う形で3月くらいまで皆さんの理解の下それぞれが独自の判断で供給削減を進めてきた。これからという時に地震があって二重、三重の苦しみだ。全国を見ると減車をしない地域がある。減車ですぐに効果はないが半年、1年たった段階で効果が表れる。震災後、

タク運転者の高齢化対策に乗り出す

国交省、年明けに通達案

【東京】国土交通省は、タクシー運転者の高齢化対策に乗り出す方針を固め、ある程度の年齢に達した法人乗務員、個人タクシー運転者の業務継続に対して一定の資格要件を設けるなどの措置を講じる。来年1月にはそのための通達による規定案について意見公募（パブリックコメント）の手続きに入り、来年4月以降に適用する。“定年制”導入には今のところ慎重だが、さらに踏み込んだ方策については、関係者らによる検討会を設置して議論することも想定している。

年々、法人タクシー乗務員の高齢化が進み、厚生労働省の調べでは昨年末の時点で群馬、静岡、福井、滋賀の4県で平均年齢が60歳に達し、秋田、栃木、山梨、石川、大阪、奈良、山口、香川、沖縄の1府8県で59歳を超えた。国交省の調べでは05年以降、年間発生事故件数は減る一方で、75歳以上の乗務員による事故の割合が増え、09年では65歳以上の高齢乗務員による事故発生件数は9904件で、全体の47.5%を占める。

国交省が事故防止の観点でタクシー運転者の高齢化対策に乗り出す切っ掛けとなったのは、10月に東京・品川区で発生した個人タクシー運転者（当時74歳）によるJR横須賀線・線路上への転落事故。社会的に影響が大きいと判断。個人タクシーだけでなく、都内では70歳以上の法人乗務員が5000人存在するなど、高齢化が進行していることを重視した。

加齢と事故発生との間で明確に結びつける因果関係を示す根拠はないものの、国交省によれば、東京都内の80歳以上の個人タクシー運転者の場合、約30%の人がなんらかの事故を引き起こしているとのデータもあり、現在、関連付けるデータの収集作業に当たっている。

「年齢だけで線引きはできない」として、“定年制”導入にはいまのところ否定的だが、個人タクシーの場合、75歳での事業譲渡を禁止していることや、70歳での事業許可期間の短縮といった措置を講じていることを踏まえ、同様の年齢での運転業務継続の可否をチェックする措置を導入したい考えだ。運転免許制度を所管する警察庁や高齢者雇用を促進する厚労省とも協議を進めながら、タクシー運転者の高齢化・事故防止策を具体化させる。