

決 議

タクシー事業は、人口減少、少子高齢化社会が急速に進行する中、地方を担う地域公共交通機関・社会インフラとして、地域住民の生活を支えるとともに訪日観光客の移動にも大きく貢献している。

また、全国のタクシー事業者は、今般の台風15号、19号、21号等の大災害時においても地域公共交通機関として懸命に住民の避難等に貢献しているところである。

一方、タクシー業界は、深刻な労働者不足の中で、人材確保のため、労働環境を改善するとともに長時間労働の縮減等働き方改革の実現を図ることが喫緊の課題となっている。

このような状況の中、全国48の運賃ブロックに係る地域においては、予てより本年10月1日の消費税引き上げと同時に運賃改定を実施すべく、地方運輸局と鋭意協議・調整の上、消費者団体、地方自治体に丁寧に説明をしながら手続きを進めてきたところであるが、急遽8月30日の運賃公示日当日、全国一律で消費税率引き上げの転嫁分のみの改定とされた。タクシー業界にとってはまさに青天の霹靂であり、到底納得できるものではない。行政不信はこれまでになく高まっている。

これらの通常の運賃改定申請の内容は、あくまでも働き方改革への対応、毎年の最低賃金アップへの対応、初乗り短縮運賃の導入やスマホ配車アプリ・キャッシュレス決済用端末機・UDタクシーの導入等インバウンド対応も含めた労働者の労働環境と利用者利便の向上を目的とした必要不可欠なものである。

このため、政府は以下の事項を确实かつ着実に実行すべきである。

- 一、今般先送りされた全国48の地域において申請がなされている通常の運賃改定について、認可権者たる地方運輸局長の判断により可及的速やかに実施すること。
- 一、48地域のタクシー事業者に対するタクシーメーターの改定コスト等、今般の措置による影響を考慮した支援はもとより、働き方改革の推進、インバウンド対応の推進等タクシー事業の進化のための支援を実施すること。
- 一、二種免許を持たない運転手が運転可能で自家用車を用いる「ライドシェア」は、利用者の安心や安全性の確保を担保できない等利用者保護の観点や、適正な競争環境確保の観点等から問題が多いため、その導入を認めないこと。

令和元年11月〇日

立憲民主党・国民民主党・無所属 タクシー政策議員連盟