

タクシーの規制緩和から規制強化へ 日本共産党と労働者の共同の力で流れ変えた



タクシー規制強化法 国会で全会一致で成立

タクシーの「規制緩和」の流れを見直す「タクシー規制強化法」が19日、国会で全会一致で成立しました。規制緩和による過剰競争から、適正な規制によるタクシー労働者の生活の擁護へ、大きな前進です。

規制緩和がもたらした供給過剰

2000年の「道路運送法改悪」によって、タクシーの新規参入や増車が自由化され、タクシー台数が激増、運転手には、低賃金、安全軽視の長時間労働という犠牲が押し付けられてきました。

規制緩和と不況・・・タクシー業界、タクシー労働者はぎりぎりのところに追い込まれています。

日本共産党の主張が国会を動かす

もともと「道路運送法改悪」は「規制緩和さえすればタクシー業界がよくなる」と、自民・公明・民主が競い合ってすすめたものでした。このとき国会で、タクシーの規制緩和がタクシー業界を苦難にさらすと一貫して反対を訴えたのは、日本共産党だけでした。

その後も日本共産党は、こくた恵二衆院議員が、国会で規制強化をくりかえし主張。タクシー労働者、関係者の声も高まり、ついに、自民・公明・民主の各党も、規制強化の方向に転換することを余儀なくされたのです。

タクシー供給過剰と低賃金打開へ 日本共産党は全力をつくします

規制強化法が実効的に機能するかどうかはこれからが大切です。

日本共産党は、今回の法案成立を第一歩として、タクシーの供給過剰の解消・防止、適正な運賃制度の確立、運転者の賃金・労働条件の改善をすすめるために力を尽くします。



6月9日、国土交通委員会で質問に立つ、こくた恵二衆院議員



発行：日本共産党京都府委員会
2009年6～7月号
〒604-0092 京都市中京区丸太町新
町角大炊町 186 ☎ 075(211)5371



日本共産党京都府委員会は以上の見解を発表しました。

「タクシー規制強化法」成立にあたって 日本共産党が果たした役割

6月19日に成立した「タクシー規制強化法」は、道路運送法改悪（2000年）による規制緩和から規制強化へ転換する画期的な一歩であり、タクシー関係者の要求と運動の結実です。

規制緩和は政策的大失敗

唯一反対を貫いた日本共産党

2000年の道路運送法改悪は、タクシーの新規参入や増車について、「需給バランスを考慮した免許制、認可制」という従来の規制をなくし原則自由化しました。またタクシー運賃の認可基準も緩やかにしました。

この改悪により、利用者は減少してもタクシー台数は増え続けるという供給過剰の悪循環と、運賃値下げ競争、低賃金、過労運転がもたらされました。利用者にとっても、タクシーの交通事故増加などの安全低下が大きな問題です。

日本共産党は2000年の道路運送法改悪の際にも、「過当競争と運転者の労働条件の低下を生み出し、安全が脅かされる」と強く反対しました。

しかし、自民・公明・民主の各党は規制緩和さえすれば競争によってすべてよくなると、道路運送法改悪をおしすすめたのです。

世論と運動が流れを変えた

日本共産党は、その後も、こくた恵二・衆院議員が、くりかえし国会でタクシー業界の

実情を告発、規制強化の必要性を訴えてきました。

昨年9月、日本共産党国会議員団は「国民の命・安全、運転者のくらしを守るタクシー行政への転換」を求めて、①タクシーの「需給調整」を復活させ供給過剰を解消する、②「同一地域同一運賃」制度などの運賃適正化をすすめる、などの提言を発表しました。タクシー業界、労働者の粘り強い運動も続けられました。

こうした世論と運動に押されて、ついに規制緩和をすすめた自民、公明、民主の各党も見直しを言い出すように変化しました。こうして、今年2月、政府は規制強化の方向をある程度盛り込んだ「タクシー活性化法案」を国会に提出しましたが、内容は規制緩和への根本的な反省がなく、運賃制度の適正化も規定しないなど不十分なものでした。これにたいして、野党四党が共同で対案を提出、与野党両方の案をめぐって5月から国会での審議がはじまりました。

国会にタクシー労働者の生の声を届けた

こくた恵二衆院議員

この審議を終始リードしたのが、日本共産党のこくた恵二・衆院議員です。

こくた議員は、野党共同提案者の一人として規制緩和のもとで、タクシー労働者の労働条件はどうなったかを詳しく告発し、何よりも重要なのは、規制緩和政策の誤りをきっぱりと認め、その反省にたってタクシー行政を見直すことだと主張しました。



また地域ごとに設置される「タクシー協会」が、タクシーの減車や運賃の適正化について公正で実効ある役割を果たすよう、協会の機能と権限を明確にさせる答弁を引き出したのも、こくた議員でした。

さらにこくた議員は、「なぜ、利用者が減り売上げが下がってもタクシー増車は起こるのか」について、根本的なメスを入れることを主張しました。

こくた議員は、6月9日の質問で、京都MKタクシーの事例をあげて、過労運転、スピード違反を誘発するとして禁止されている「累進歩合制」（売上げに応じて累進的に上がる賃金制度）や、タクシー経費を運転手に負担させてリスクを押し付ける違法な「名義貸し」が根絶されていない問題を詳しく指摘し、ここにこそ「タクシー台数をいくら増やしても、運賃を下げても、労働者にリスクを背負わせ、会社は損をしない」というタクシー増車と労働条件悪化の構造的要因があることを明らかにしました。

こくた議員は、これらの質問にあたって、京都のタクシー関係者との懇談を繰り返し、そこで出された意見や要望を国会質問に反映させました。



6月6日、日本共産党京都府委員会主催の「タクシー供給過剰規制へ 緊急国会報告会」が開かれ、こくた議員が国会報告。40名のタクシー労働者、経営者が参加され、タクシー労働者の低賃金、インフルエンザ被害、MKタクシーの問題などたくさんの意見が出されました。その内容は、こくた恵二議員の国会質問に生かされています。

規制強化法の成立は大歓迎です

安井暁・自交総連明星自動車労組書記長

画期的で、正直、ホッとした気持ちもあります。がんばっても、月収10数万程度の収入ではどうにもならない。こくたさんが頑張ってくれたことはタクシー労働者はよく知っています。

規制強化を実効あるものにすることが これからのたたかいが大切

「タクシー規制強化法」は、「協調的減車」の枠組みを定めましたが、実際に減車と運賃の適正化、低賃金の解消がすすむかどうかは、これからが大切です。

タクシー関係者の声を反映させて法律をきちんと実行させるためにも、規制緩和への一貫した反対を貫いた日本共産党が、国会の中で発言力をさらに強めていくことがどうしても必要です。

タクシーは、利用者のニーズに柔軟に対応でき、地域に密着した、国民の移動の権利を保障する手段の一つです。高齢者や障害者も含めて移動が困難な方々が増えているもとで、国民の移動の権利を保障するためにも、タクシー輸送が果たすべき役割は今後いっそう拡大します。

とくに京都は「人口157人に1台。世界一タクシー過剰地域」です。この問題をどう解決して、観光都市を下支えするタクシー業界の健全な維持、発展をすすめるかは京都の大きな課題の一つです。

今回のタクシー分野での規制緩和から規制強化への転換は、小泉内閣以来の「構造改革」路線を見直すものです。あらゆる国民生活の分野で、「ルールある経済社会」を求める運動にも大きな希望を与えるものとなりました。

日本共産党は、タクシー労働者、関係者、国民のみなさんとの対話、共同を強め、さらに全力でがんばります。

タクシー規制強化を主張 こくた議員の国会論戦ハイライト

6月9日 衆院国土交通委員会 こくた恵二衆院議員の質問

規制緩和、経済危機、新型インフルエンザの三重苦への対策を

こくた恵二議員「タクシー業界は、規制緩和、経済危機、新型インフルエンザの三重苦が襲い掛かっている。ある中堅タクシー会社では、修学旅行のキャンセルが76校、7千万円の損失だがキャンセル料ももらえない。緊急の対策が必要だ」

世界一タクシー過剰な京都 「特定・特別監視地域」の対象に

こくた恵二議員「特定・特別監視地域(全国109の営業区域が指定)から、京都がはずされている。京都は人口157人に一台の世界一タクシー過剰な地域。供給過剰になっている地域をきちんと対象にすべきだ」

MKタクシーのような違法すれすれの行為を厳しく指導・監督せよ

こくた恵二議員「MKタクシーは、売り上げが高くなればなるほど、売り上げにたいする賃金の率が急激に上がる、刺激性の高い累進的な歩合制をとっている。またタクシー事業に必要な経費をすべて運転手に負担させる『事実上の名義貸し』を公然とやっている。いずれもタクシー労働者に長時間労働やスピード違反などのリスクを負わせ、経営者は損をしない法令違反すれすれの行為であり、歯止めのないタクシーの増車と低運賃を引き起こしている。経営実態に踏み込んだ指導、監督、厳格な法的規制をすべきだ」

金子国交相「厚労省と情報を共有して経営監査などにいかしたい」、同省の本田勝自動車局長「賃金システムのあり方について検討しており、必要な改善を図っていきたい」

「05年の（タクシー運転手の）平均所得は302万円、年間所得では91年をピークに減少して全産業平均の55%しかない。労働時間は2400時間を越える（全産業労働者と比べて年間240時間も多し）」（07年5月9日 こくた恵二衆院議員、衆院国土交通委員会）

「政策の誤りがどれほど多くの方々に被害と苦しみをもたらしたか。結果として安全が損なわれて人の命が失われることが生まれた、労働者が路頭に迷う事態が生まれた、給料が減っている、そういうタクシーの労働者が塗炭の苦しみをなめていることにたいして、市場の失敗という言葉では済まされない」

（09年6月9日 こくた恵二衆院議員、衆院国土交通委員会）

解散・総選挙で、くらしまもる政治を

比例
代表

日本共産党

小選
挙区



【1区】
こくた恵二



【2区】
原としふみ



【3区】
石村かず子



【4区】
吉田幸一



【5区】
吉田さゆみ



【6区】
浜田よしゆき



衆議院選挙の投票の仕方
制度解説 衆議院選挙の投票方法を紹介します。