

平成 27 年 7 月 14 日

国土交通省 運輸審議会 殿

神戸市長田区梅ヶ香町 1 丁目 17-14

キクヤ交通株式会社

代表取締役 大久保昌彦



公述申込書

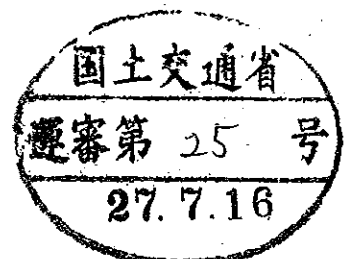
事案番号 平 27 第 5005 号

事案の種類 一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定について

指定する地域 神戸市域交通圏

公述人 住所 神戸市長田区梅ヶ香町 1 丁目 17-14
電話 078-651-7800
法人名 キクヤ交通株式会社
氏名 代表取締役 大久保昌彦 (おおくぼ まさひこ)
年齢 67 歳
自宅住所 [REDACTED]
電話 [REDACTED]

事案に対する賛否 特定地域の指定に賛成



平成 27 年 7 月 14 日

国土交通省 運輸審議会 御中

キクヤ交通株式会社

代表取締役 大久保昌彦

公 述 書

平成 27 年 4 月 20 日、神戸市域交通圏地域協議会において構成員全員一致で同意された特定地域への速やかな指定を希望します。

平成 14 年 2 月のタクシー事業における規制緩和は、需給調整規制の廃止、運賃上限制での運賃・料金の多様化を主とするものであった。

神戸市域交通圏においても、需給調整規制の廃止により以前より減少傾向にあったタクシー需要に対し相次ぐ新規参入や増車により更に供給過剰が進んだ。

また、運賃上限制での運賃・料金の多様化を促す政策は、結果として低運賃競争を起こし、一部事業者の過度な割引や低運賃を認可することとなった。

タクシー事業者は疲弊し、結果として乗務員の心身に深刻な影響を与えるに至った。

地域公共交通として一定の役割を果たしてきたタクシー事業は衰退の一途をたどり輸送を担う乗務員の心身への負担が、タクシーサービスの基本である「安心」「安全」を損なっているのである。

規制緩和はタクシー事業では想定通り働かないのである。その理由を以下に詳しく述べることとする。

I 公共交通機関であるタクシー事業は規制緩和になじまない

- 1 都市部では流し営業が主流で利用者がタクシーを選択することが困難である。

タクシー利用者の8割が流しタクシー及び市内タクシー乗り場等を利用している。

これこそが身近な公共交通としてのタクシーそのものである。

- 2 タクシーの営業費用の4分の3が人件費であり典型的な労働集約産業である。

その大部分を占める乗務員の賃金が事業所外労働中心のため歩合制となっている。

よって通常は固定費とされる人件費の大半が変動費的部分となっているのである。

- 3 事業者は中小企業が多く会社全体の運収が低下すると、経費をカバーしようと車輛

を増やし、それが結果として地域全体の供給過剰に陥り1台当たり収入は減少する。

- 4 地域での他の事業者との過度な運賃引き下げ競争（過大な割引、低運賃）は結果と

して実働1台当たりの収入の減少となり、そのリスクは相当部分（変動費的要素故に）が乗務員に負担させられることになるのである。

- 5 タクシー市場における競争は、歩合給中心の、それも変動費的要素が大半の賃金体

系のもとでは結果的に乗務員に転嫁され、乗務員は売り上げを大きくするため走行距離を伸ばし、労働時間を延長しても走ろうとするのである。

乗務員は歩合を増やそうと心身ともに疲れ果てているのが現状である。

このように規制緩和による自由化で、タクシー業界は供給過剰、過当競争に陥ってしまったのである。

当初想定された、競争原理が働くことにより、市場からサービスの質の悪い事業者や乗務員は淘汰され、質の良い事業者や乗務員が最終的に残るというシナリオは崩れてしまったのである。

タクシー市場においては市場原理による需給均衡はもたらされないのである。

次に乗務員への心身への負担がいかに関与して地域公共交通としての「安心」、「安全」を損なっているかを述べる。

II 乗務員の心身への負担と「安心」「安全」との関係

- 1 タクシーの輸送サービスの本質は利用者の個別の移動ニーズに応えることで、そのサービスの基本はまさに「安心」、「安全」である。それは乗務員の資質に大きく左右され、またそれは運転技術のほかに疲労度や注意力などの身体的条件に左右されるのである。
- 2 乗務員の年齢は高齢化し、当該地域の場合、規制緩和時の 54.3 歳から平成 26 年 3 月には 61.4 歳になり、約 3 分の 2 が 60 歳以上となっている。高齢化の問題は事故発生件数とも大きく関わっている。今後主力となるべき 45 歳未満の乗務員は 10% にも満たずこのままでは将来の公共交通の役目を果たせないとすら思われる。
- 3 また平成 25 年度の兵庫県タクシー乗務員の平均年収は 307 万円であり県下男子労働者平均年収 524 万円と比較して 200 万円以上の格差となっている。これは乗務員の士気に影響し「タクシー乗務員」へ若者の興味が向かない大きな理由でもある。

4 乗務員を過当競争に駆り立て、その労働環境を不安定な状態に追い込むと、乗務員の質の低下を招き「安心」、「安全」が損なわれタクシーサービスの水準は著しく低下するのです。

神戸市域交通圏において、公共交通としてのタクシーサービスを維持し、更なる水準の向上を目指して行くには、乗務員の労働条件の引き上げ、環境の改善を図らなければなりません。

以上、この公述書においては、

I 公共交通機関であるタクシー事業は規制緩和になじまない

II 乗務員の心身への負担と「安心」、「安全」との関係

を中心に述べさせていただきました。

神戸市域交通圏における、公共交通としてのタクシー事業の適正化、活性化について、地方公共団体、タクシー事業者、労働組合、地域住民代表、学識経験者等により構成される特定地域協議会において、今後の活発な議論を期待したいと思います。

地域の実情を把握した構成員全員が協議を重ね、責任をもって解決する方法が最善であると考えます。