

平成27年8月18日

国土交通省運輸審議会 御中

大阪市旭区赤川1丁目10番21号
日本タクシー株式会社
代表取締役社長 坂本 栄二



公 述 申 込 書

1. 事案番号
平27第5015号
2. 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
3. 指定する地域
大阪市域交通圏
4. 公述人
日本タクシー株式会社
代表取締役社長 坂本 栄二 (さかもと えいじ)
[Redacted] (67歳)
〒535-0005
大阪市旭区赤川1丁目10番21号
電話番号 (06) 6928-3321
自宅 [Redacted]
電話番号 [Redacted]
5. 事案に対する賛否
特定地域の指定に関し賛成します。



平成 27 年 8 月 18 日

国土交通省運輸審議会 御中

大阪市旭区赤川 1 丁目 10 番 21 号
日本タクシー株式会社
代表取締役社長 坂本栄二



公 述 書

私は、大阪市域交通圏においてタクシー事業を経営する者であり、このたびの特定地域の指定に関し、賛成の立場で公述させていただきます。

1. タクシーの概要

タクシー本来の使命は、鉄道やバスの補完輸送機関として、いつでも、どこでも、誰にでも輸送提供をし、ドアツードアで 24 時間稼働している公共機関であります。

特に、今後増加が加速する高齢者や交通弱者と言われる身障者や妊婦等にも不可欠な交通サービスであります。

しかし、平成 14 年の規制緩和により、タクシー事業を巡る諸問題が発生しました。当初は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残るというシナリオでありました。

しかし、我々が当初から主張していましたが、タクシー事業には競争原理が働かないのであります。

結果として、過剰な輸送力の増加、運転者の労働条件の悪化、過度な運賃競争、違法不適切な事業運営、交通事故の増加等の現象が如実に現れ乗務員に心身の負担が増加し、利用者への安全、安心、快適なサービスの提供が出来なくなりました。

2. 何故、このような諸問題が発生したのか(規制緩和になじまないのか?) それは、タクシー事業の持つ特性があるわけであります。

① タクシーというのは即時財であります。

店頭でじっくり商品を選ぶ時間的な余裕がありませんので、流し営業が主流となり(特に都市部では)、利用者の選択の可能性が低い訳であります。

その為、悪質事業者でも市場で淘汰されにくいのです。

- ② タクシーの人件費は通常事業コストの約 75%を占めています。

しかも、事業所の外での労働が中心であるタクシー事業の特性から歩合制賃金となっています。

その結果、事業者としては売上の低下をカバーする為に車両数を増やして、総売り上げを確保しようとし、よって、供給過剰となって 1 台当たりの売上は低下し、労働者の賃金が減少するのであります。

- ③ タクシー事業を営むにあたり、設備投資費用が、他産業に比べ比較的低廉な費用で行う事ができるので、新規参入や増加が容易に行われてしまいます。

3. 当社の状況

そのような中、当社では創業以来お客様から常に愛されるタクシーを目指して、乗務員教育に努め、又、利用者のニーズを常に把握しながら、顧客満足度を高める種々なニューサービスを、ハード面、ソフト面において提供し、地域で信頼される企業となっております。

しかしながら、当社に於いても規制緩和収降は営業収入の低下は免れませんでした。ただ、平成 21 年の特措法の施行により、当社も減車を実施し、市域全体の車両数の減少により、日車営収の改善に一定の効果はあったものの、まだまだ乗務員の満足した所得改善までには至らず、依然、市域全体の供給過剰状態であるのは間違いありません。

4. 労働条件の改善

現在の大阪府下の乗務員の年収は 300 万円程しかなく、一方、府下の男性労働者は 570 万円程あり、それと比較すると 270 万円程の差があります。しかも、平均年齢 60 歳と異常な高齢化であります、この年収と年齢では、良質なサービスや安全運転に支障をきたします。

利用者に安全。安心を提供し利用者満足度を高めるには、ゆとりある運転行動が成し得る環境が必要であります。

又、若い労働者が我々の業界に入りやすい魅力ある環境にしていく必要があります。

5. 供給過剰と規制

大阪市域の法人タクシー車両数は、平成 14 年に規制緩和されるまで 1 万 3,500 台前後で推移してきましたが、規制緩和後、雨後のタケノコのように新規会社が許可になり、既存会社の増車も重なって、台数が増え続けました。平成 14 年から 20 年までの 6 年間では 1 万 6 千台強にまで達しました。

そして、日車営収も車両数の増加に伴い下落し、一番最悪だったのは平成 21 年の

2万5,800円という実績であります。市域乗務員の年収もこの時期262万円と過去最低の水準になりました。

このままでは、業界全体が破壊するという危機感から、平成21年に特措法が成立し大阪市域の事業者は2,500台規模の自主減車に踏み切りました。

その結果、平成22年からの市域車両数は1万3,500台前後にまで減らすことができました。

日車営収も徐々にではありますが回復して、何とか3万円台に手の届くところまできたというのが現在の実績であります。

乗務員の待遇改善をなし得るためには、その為の手段として特定地域の指定を受け、地域全体として供給過剰の更なる是正をはかり、日車営収の改善を実現させる事が急務となっています。

先程も述べましたように、公共交通機関として、タクシーは24時間、利用者に提供する事が大前提でありますので、1人1車制で事業を展開している車両があれば、現状の稼働率から見て1車2人制への移行や営業方法の規制等、勤務シフトの変更等により乗務員の確保が必要となってきますから、乗務員の雇用の維持がなされます。

6. まとめ

私達は決して競争の否定はしていません。規制を伴う公平、公正なサービス競争(価格競争ではなく)によって利用者の需要拡大を願うものです。

またそれによって格差が生じるのは仕方がないと思います。今の緊迫の課題は事業の適正化、サービスの多様化による活性化をターゲットとして地域協議会にて議論をしなければなりません。

目的はあくまで大阪のタクシー業界の再生にある。規制緩和で壊れてしまった業界を立て直し、本来の機能を発揮して公共の福祉に寄与することです。

今のままでは、事業者も乗務員もへトへトで本来の公共交通機関としての役割を果たせない懸念もあります。何らかの形で供給削減や事業の活性化を行い、需要を均衡あるものにして業界を正常化するが為にも是非とも特定地域の指定をよろしくお願い致します。

以上