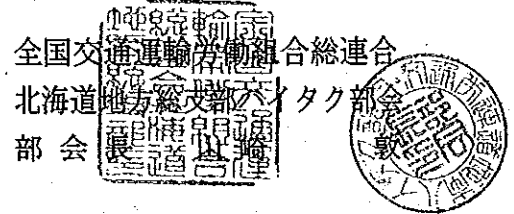


平成27年8月13日

国土交通省運輸審議会 殿



公 述 申 込 書

1. 事案番号・平27第5011号
2. 一般乗用旅客自動車運送事業に係わる特定地域の指定
3. 札幌交通圏
4. 交通労連北海道地方総支部ハイタク部会 部会長 やまざき あつし 山崎 敦
5. 交通労連北海道地方総支部ハイタク部会長
6. 58歳
7. 事案に対しての特定地域の指定は賛成であります
8. 自宅 [REDACTED]
9. 自宅電話番号 [REDACTED]
しょうわこうつう さっぽろしひがしくひがしかりき
10. 勤務先 昭和交通株式会社札幌市東区東雁来5条1丁目4番15号
11. 勤務先電話番号 011-781-1528



公 述 書

平成26年の1月27日に施行されました、改正一般乗用旅客自動車運送事業の適正化・活性化に関する特別措置法に基づき、札幌交通圏第2回準特定地域協議会が去る5月25日に開催されました。

私は、協議会委員として出席し、交通労連北海道地方総支部のハイタク部長として札幌交通圏の特定地域指定に賛成の立場から発言致しました。

協議会では会長をはじめとし、学識経験者・各自治体・消費者団体・事業者・各労働団体等それぞれの委員から発言があり、その中から事業者代表から、協会に所属する札幌交通圏の法人51社と個人2組合の車両台数ベース約95%の事業者から同意を得られている説明があり、議決権11名の委員全体の賛成により札幌交通圏の特定地域指定に同意が得られました。

地域協議会の場において、決定までの手続きに問題はなく、また、地域協議会に出席した各委員においても十分な発言の機会は得られておりました。

今回、公聴会の開催要望が出され、開催することが決定しましたが、労働者側の一人として、改めて特定地域指定の必要性を述べさせていただきます。

1. 札幌交通圏は、札幌を中心として隣接する四つの市で構成されており更には車で一時間ほどの距離の市町村を含めると、人口300万人を超える経済圏の中心を成しています。規制緩和以前から、車両の供給過剰の状態であり、運送収入の減少が続いていました。バブル経済時には一時的に運送収入は回復したものの、平成9年をピークに減少が始まり、平成元年の一日一車当たりの売り上げを100%とすると規制緩和前年の平成13年には一車当たりの売り上げは84%まで落ち込み、タクシー適正化・活性化特別措置法施行前の平成20年には64%まで落ち込みました。

平成21年施行のタクシーの適正化・活性化特別措置法の趣旨に基づいて、同年の10月以降札幌交通圏では、各社が自主的減車に取り組んだ結果、全体で約10%程度、およそ500台の減車を行いました。しかし、当時の減車も特措法を理解し、協力に応じた事業者と、非協力的な事業者との間に不公平感が生まれたのも事実です。また、我々労働者も減車の効果を実感するに至らないのが実態でした。

そこで、新たにタクシーの供給過剰の解消を効果的に進め、運転者の労働条件と利用者へのサービス向上を目的とした、改正タクシー適正化・活性化特措法が平成26年の1月に施行されました。全国153の地域をいったん準特定地

域に指定し、そこから特定地域指定要件を満たした29の地域を特定地域指定候補に絞られたわけですが、札幌交通圏が候補の一つとなったということは、いかに厳しい環境や労働実態であるかを如実に表していると言えます。

第2回の準特定地域協議会の中で特定地域指定に法人では一社だけが反対し、車両台数ベースでは95%もの事業者が賛成するという、圧倒的な賛成で特定地域指定に同意が得られたということは、いかに札幌交通圏のタクシー業界が危機的な状況であることを裏付けています。

タクシー事業が最も敏感に経済状況に左右されるのは事実です。約20年近くに及ぶデフレ不況に加え、モータリゼーションの変化や、利用者の生活環境の変化等、様々な要因で今日のタクシー業界の現状があると思います。しかし、現在のタクシー不況の一端は市場規模を考えずに、規制緩和の名の下に新規参入と、既存の事業者の身勝手な増車によってもたらされたものであり、全て業界と事業経営者の経営判断の誤りが招いた結果にほかなりません。

2. 今回の改正タクシー特措法の趣旨は劣悪化して久しいタクシー運転者の労働諸条件の向上を図る事が目的です。

札幌交通圏におけるタクシー運転者の賃金は私の知る限りでは、歩合制に大きく依存していると言っても過言ではありません。会社によって計算方法は色々あるものと思いますが、基本的には、最低賃金をベースに月間の労働時間で計算したものが基本給となり、その月々の売り上げに応じて基本給が上乘せされる、極めて不安定な賃金体系が殆どです。しかし、この賃金体系も規制緩和以前の売り上げがあれば、家族4人で生活する上でさほど不自由なく生活できる賃金であり、たとえ他産業の男子労働者と比較してタクシー運転者が低所得だといわれても、少なくとも規制緩和以前は過不足なく生活を営めました。

今の札幌交通圏ではタクシーの収入だけでは、家族4人が人並みの生活をしていくのが困難な家庭も数多くあります。

そのような現状では当然、子育て世代の若い運転者は激減していき、定年退職した世代が、年金を貰いながらタクシー運転者として乗務しているのが数多く見られ、65歳以上のタクシー運転者の割合は全体の約25%強に及んでいます。

このようにタクシー運転者の高齢化の問題も、このまま放置しておいたら5年後10年後には年金受給者ばかりの活気のない業界になるおそれが十分にあり、また、人の命を預かるという点において、安心・安全の観点からタクシーの活性化という部分においても、特定地域の指定を受けて労働諸条件を改善しなくてはなりません。

3. 今回の改正タクシー適正化・活性化特措法は、ややもすればタクシーの減車にばかり問題が集中しがちです。業界の現状からすると至極当然です。大きく崩れてしまった需給バランスを一刻も早く回復し、労働者の労働条件改善に繋げ、利用者の安全・安心を確保してサービスの向上に繋げていく事に密接に関係しているからです。それと同時にタクシーの活性化という問題にも事業者はもちろんのこと労働者側も真剣に取り組んでいかななくてはならないと考えます。平成21年のタクシー適正化・活性化特措法以後、ハイヤー協会として様々な形で活性化に関する取り組みを行ってきましたが、利用者にはあまり周知されていないのが実態です。一口に活性化といってもいろいろな手法があると思います。活性化の主な目的は、利用者にもっと気軽にタクシーを利用して貰うことと、この業界が発展していくことにあるはずですが。最近、札幌交通圏でもようやくタクシーでクレジットカードが、とりわけ法人では多くの会社で使用できるようになってきました。とはいえ、クレジットに限らず、IC乗車カード・お財布ケータイ・スマホ配車等利用者が気軽にタクシーに乗れる努力が他の大都市圏と比べると、札幌は遅れています。利用者のサービスをとっても前回の準特定地域協議会では、利用者アンケートの中で料金の値引きよりも、運転者の接客態度や運転マナーの向上に関しての方がより高い関心が示されているという結果が出ていました。札幌は全国で5番目の大都市です。しかしながら、乗務員の接客マナーや運転のマナー、また、身だしなみや、快適性においては、残念ながら札幌のタクシー業界は遅れをとっています。

ここ数年、各社が定額運賃や各種の割引をいろいろ行い、利用者確保に工夫を凝らしていますが、安易な割引に走るのではなく、業界のさらなる質の向上に取り組むのが先決であると考えます。『安心・安全』という言葉が交通業界では大変よく使われますが、我々のタクシー業界には『安心・安全』に加え、『快適に』という言葉も必要であるはずですが、『どちらか』ではなく、『両立』しなくては意味がないのです。

以上が札幌交通圏を特定地域に指定することを求めて私の公述とします。