



## 公述申出書

- 1 事案番号 平27第5003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事案
- 3 指定する地域 新潟交通圏
- 4 公述する人の氏名 海藤 正彦 (カイドウマサヒコ)
- 5 住所 新潟市中央区新光町6-2 勤労福祉会館3階 025-281-2555  
職業 全国自動車交通労働組合連合会 新潟地方連合会 書記長  
年齢 68才
- 6 事案に対する賛否 特定地域指定に賛成

新潟交通圏準特定地域協議会については、去る平成27年3月27日に開催されました。私も協議会委員として出席していましたが、新潟交通圏準特定地域協議会は、会長の合意、法人タクシー、個人タクシーのタクシー車両数の過半数の合意、また他の出席協議会委員の全員の賛成において特定地域への移行が決定しました。地域協議会の場において決定までの手続きに問題があったとは思えません。また、地域協議会に至るまでの手続きについても、私が聞いていた限りにおいては、遺漏があったとは聞いていません。当日の、私が出席した協議会においても十分に発言の機会は確保されていましたし、協議会委員全員からの発言もありました。こうしたことからどうして公聴会開催の要望が出されたのか不思議な気持ちですが、折角の機会ですので、ご意見を述べさせていただきます。

### 1 労働組合としても特定地域協議会への移行は組合員のためにも必用と考えている。

2002年規制緩和された以降、車両台数の大幅な増加と運賃競争によりハイタク労働者の賃金・労働条件悪化をきたし、その労働実態は社会問題されるまでになった。新潟交通圏でもお客様からタクシーが利用される回数が毎年少なくなり、ドライバーの月当たりの水揚げは、私が乗務員だった平成3年頃までは50万円を超していましたが、現在では40万円を超すことはまれになりました。平成24年頃からは漸く運送収入は徐々に増加に転じて来ましたが、それでも平均で36万円程度でしかありません。歩合給が主体であるドライバーの給与は、これ位の運送収入では、総額で20万円程度となり一家を支える給与としてはとても足りません。

最近では共稼ぎは当然として、アルバイトをしたり年金に頼りながら生活を支え暮らしている組合員が増えている状況です。このような中であって私が所属している労働組合の組合員は減少し、組織率も低下して来ています。これもデフレ経済の中で地域のお客様がタクシーを利用しなくなり、タクシー台数との関係でアンバランスとなっているためです。タクシー台数は新潟交通圏内では多すぎます。これが私の率直な感想です。

過去を振り返って見ますと、平成20年には新潟タクシー、相互タクシーの2社が倒産しました。24年には東新タクシーが倒産しました。この車両数合計で約190両が減車されています。

また、平成21年に特措法が施行され、この法に基づき特定地域協議会において特定地域計画を作成し、これに準拠して平成21年10月以降各社が減車に取り組んだ結果、現在では、新潟交通圏全体では200数十台のタクシーが当時より減少しています。

この結果が今ほど言いましたタクシードライバーの月間運送収入の増加となって表れているものと思っています。しかし、当時の減車も特措法を理解し減車に協力した事業

者と協力に消極的な事業者との不公平感が生まれ、これが減車の停滞する一因となりました。そこで新たに供給過剰を効果的に進め、運転者の労働条件と利用者へのサービス向上させるための制度として「タクシー3法」の成立に至ったものと思います。今回、国土交通省が特定地域指定候補地は29地域だけとした。これだけ指定要件を引き上げたにもかかわらず、新潟交通圏が指定要件を満たしたということは、いかに厳しい環境・労働実態にあるかということである。これらのことから現在もタクシー台数はこの新潟交通圏ではまだまだ多いものと思っています。ドライバーの生活の安定のためにも、特定地域協会を通じての減車への取組は絶対に必要なものと考えます。そのことが改正法の趣旨ある「ハイタク労働者の労働条件を改善させ、そのことにより高齢化している運転者年齢構成の若年化を図ることによって、活性化に寄与しては利用者へのサービス・利便性の向上」につながるものと確信するものであります。そのためにも新潟交通圏の特定地域への移行をご理解頂きますようお願いいたします。

## 2 タクシーの減車はドライバーにとっても不利にならないこと

タクシー事業者の中には、タクシーの減少はドライバーを減少させねばならず、ドライバーの職場・生活安定に影響がでると主張する人がいます。確かに今ほど述べました3社の倒産の際には、多くのドライバーが生活のために、次の職場探しをせねばならず大変苦労しています。しかし、現在ではどうでしょうか。

タクシー会社は殆どの各社が運転者不足から1車2人体制の交番を維持できず、1車1.5人体制等に運行体制を変更してタクシーの稼働を確保しているのが実情です。それほどにタクシードライバーの減少は著しい状況です。このような中であっては減車しても、タクシードライバーの首切り等の影響はありえません。

また、仮にそのようにしなければならぬ会社があったとしても、各社ともタクシードライバーが不足している現状では再就職に困ることはあません。タクシー会社にとっても、減車はタクシーの運行効率を上げることにも繋がり経費節減となることから会社の経営のためになるものと考えます。減車がタクシードライバーにとって決して不利にならないことをご理解願います。

## 3 タクシーの減車はタクシー会社による違法状況の解消や交通事故の発生の減少にも繋がります。

これまで述べましたように、新潟交通圏ではタクシーを利用されるお客様が少なくなり、ドライバーにとっては歩合給主体のため給与が十分でなく、会社にとっては運送収入の減少となるため大変厳しい状況となっています。

それでも労働組合のある会社は厳しい状況の中でも、改善基準告示の労働時間、最低賃金保障等、法令遵守し努力を重ねております。

しかし、長時間労働をするのを黙認したり、場合によっては最低賃金に満たないことを隠すために色々工夫をしている会社もあります。この場では特定の会社名を出すことができませんが、このような行為は法的に問題だけでなく、交通事故の発生にも繋がりやすいため大変な問題です。協議会には運輸局・労働基準局からも出席されておりますので、公平な競争をする上においても監査は絶対必要であり協議会委員の賛成と確認をお願いするものです。

とにかく現在のドライバーはあらゆる意味で余裕が無くなっています。少しでも多く水揚げを上げたいと頑張る結果、疲れ切り事故を起こしかねない状況でタクシーを運転しています。このような状況を解消するためにも減車を進め運転者の労働条件を改善することが急務と考えます。以上の点からもいち早く特定地域に指定していただき、新潟交通圏のタクシー運転者の生活がより一層改善するようお願い申し上げます。