

2015年8月16日

国土交通省運輸審議会 御中

福岡市南区大楠3丁目 3-8-306
全国自動車交通労働組合総連合
福岡地方連
書記長 うちだ 内田

公述申込書

1. 事案番号

平 27
第 5017 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

福岡交通圏

4. 公述人

全国自動車交通労働組合総連合福岡地方連合会
書記長 うちだ だいすけ 内田 大亮
年齢 46 歳

(団体所在地)

〒815-0082
福岡市南区大楠3丁目3-8-306
団体電話 092-210-9733

(自宅住所)



5. 事案に対する賛否

特定地域の指定に賛成します。



2015年8月16日

国土交通省運輸審議会 御中

福岡市南区大楠3丁目3-8-306
全国自動車交通労働組合総連合
福岡地方連合会
書記長 内田 うちだ たいすけ 犬亮



公 述 書

1. 私は、福岡交通圏のタクシー労働者を組織する全国自動車交通労働組合総連合福岡地方連合会の専従書記長として、特定地域の指定について賛成の立場で公述させていただきます。
2. まず、福岡交通圏は、平成14年の道路運送法改正に伴う規制緩和以降、法人タクシーの車両数は増え続け、規制緩和前の平成13年度末に4,278両であった法人タクシー車両数は、これまでに一定の減車が進んだものの平成25年度末は4,633両となっています。福岡交通圏の適正車両数の上限数である4,056両と比較すると577両多く、現在も供給過剰であると言えます。
供給過剰の弊害は、日車営収が大幅に落ち込むことから、タクシー労働者の賃金、労働条件の悪化のみならず、交通事故の増加、近距離利用者に対するサービスの低下、駐停車違反からくる交通渋滞等に繋がり社会問題となっています。
平成25年の平均日車営収32,209円を平成13年の平均日車営収35,144円まで引き上げるために、活性化だけで引き上げることは、現在の稼働車両数の下で、平成25年度の運送収入44億9850万円を8.4%上回る運送収入が恒久的に続かなければならず、現実的な対応策としては、適正化による供給量の削減が必要最小限の方法であることは言うまでもありません。
3. タクシー利用者の安心・安全は、タクシー労働者の双肩にかかっていますが、タクシー労働者の労働条件は、劣悪なものと言わざるを得ません。
厚生労働省の平成26年賃金センサスによる福岡県タクシー労働者の年間収入は、264万円となっており、同県全産業男性労働者の年間収入496万円と比較すると231万円もの格差があります。これでは公共交通の労働者にふさわしい労働条件とは言い難く、大幅な改善が望まれています。
タクシー労働者の多くは、ほとんどが歩合制賃金であるため、規制緩和後のリーマンショックや景気の低迷による営収の伸び悩みは、タクシー労働者の生活を脅かし、供給過剰から長時間超過密労働を余儀なくされる現状に至っています。
4. 利用者の安全・安心は公共交通を生業とする者の最大の課題ですが、タク

シー産業の交通事故は、景気動向や需供バランスが大きな要因と考えられます。

交通事故総合分析センターによる福岡県のタクシー・ハイヤーを第一当事者とする交通事故件数においてもバブル期終盤の平成3年は1,230件であったものが、平成14年の規制緩和から平成25年までは、最少時1,525件～最多時2,060件と高い水域を続けています。この結果から、タクシーの供給過剰から交通事故が増加したことが見て取れます。

5. また、一般社団法人福岡市タクシー協会が平成27年3月に福岡交通圏で実施した、「今後のタクシー事業の適正化、活性化を図るため～タクシーに関するアンケート調査～」の間8で「タクシー乗車中に事故の危険を感じたことがありますか」という問いに34.7%もの利用者が『ある』と回答しており、全国平均の23.9%と比較して10.8ポイントも高く、その原因の上位は『スピードの出しすぎ』と『急ブレーキ』であることから、乗務員のノルマによる焦りや過労等が読み取られ、甚大な事故が危惧されます。

この一年間を見ても福岡交通圏内ではタクシーによる死亡事故やひき逃げ事故等も起こっており、利用者の安全・安心の観点から現在の福岡交通圏は、特定地域の指定を受けて供給量の削減を図る高度な必要性があると言えます。

6. 私たちタクシー労働者は、特定地域特措法によって労働条件が改善されるとしても、十分満足する結果になるとは考えていませんが、現時点でタクシー産業を労働者、事業者、利用者が手を携えてより良いものに改善していく方策は、本法以外になく、法の趣旨に沿った対策を大いに活用していく必要があると考えています。

規制緩和後の供給過剰から地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない現状があることを鑑みれば、規制緩和前の平成13年度を特定地域の指定基準にしていることは一定の合理性があります。公共の福祉に重きを置く観点から、福岡交通圏の利用者に対する安全対策が急ぎ求められており、需給調整が図られる特定地域の指定は不可欠なものです。

福岡交通圏が特定地域となることに賛成を表明するとともに運輸審議会においては特定地域の指定を決定するようお願いいたします。

以上