

平成27年8月20日

国土交通省運輸審議会 御中

大阪市天王寺区北河堀町5-13

一般社団法人全大阪個人タクシー協会

副会長 岡本 雄司

公 述 書

1、私は、一般社団法人全大阪個人タクシー協会の副会長及び大阪市域交通圏で個人タクシー事業を経営する立場で、今回の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. 特定地域の指定に関しましては、平成27年4月27日及び6月18日の2日間にわたり議論の末、公正な方法により多数決で可決しました。

このことは、大阪市域交通圏において、70%を超える構成員がタクシー車両が供給過剰であるため、このまま放置することは、輸送の安全や利用者に対する利便の確保が困難であると考え、指定に賛成し可決したものと思っています。

利用客が減って需要が減少しているという事実が明らかにも関わらず、供給を減らさないならば過当競争になるのは当然で、不特定多数の者が利用する公共交通としての責務も失われ、タクシー業界全体の信用もなくなるものと考えます。

3. ほとんどのタクシー運転者の給与体系については、歩合制運賃であり、その運転者の給与が売上にて決定されます。運転者は、自らの収入を増やすために無謀な運転を行ったり、売上を増やすために長時間の勤務を希望するようになります。そ

の結果、交通違反や交通事故等安全運行がおびやかされる可能性があります。ある程度は、個々の企業努力による社員教育でカバーできているでしょうが、公共交通の重要な目的は、安全輸送であって、個々の企業の利益追求だけではありません。従いまして、特定地域に指定していただき、公平なるルール作りを議論していく必要があります。

4. タクシー業界は、運転者の高齢化という問題があります。今の若者は、長時間労働で給与水準の低いタクシー運転手に就職しようとするにはあまり興味を示しません。若年者の興味を引き、自らの職業として選択させなければなりません。一部の優良な事業者は、確かに優秀な若者を確保し、活発な営業活動をされ若い運転者を雇用しているかもしれませんが、しかしそれは、一部の事業者であって、業界全体のレベルアップにつながるものではないと考えます。また、利用者の耳を傾けるべきという声も聞こえて参りますが、利用者にとって何が一番大切なのかという事を考えますと、やはり生命の安全ではないかと思えます。目先の利益の追求ばかりでは、業界全体の信用がなくなるのではないのでしょうか。

5. 個人タクシーに関しては、平成13年7月末の4,926者から平成27年7月末には3,243者、比率にしますと34%の減少になっています。

この原因としまして、ご承知のとおり個人タクシーになるには、10年以上の法人タクシー運転者の経験が必要でありかつある程度の開業資金が必要になってきます。ここ最近では、法人タクシー運転者が個人タクシー事業者に希望する者がありますが、資金不足の者が多くなっています。

従いまして、特定地域に指定していただき、大阪市域が適正車両になり、運転者の収入が増加し、若年運転者を取り込むことができるならば、個人タクシーの希望

者も増え、個人タクシーの本来の存在理由である「タクシー運転者に希望を与える」
ものだと考えます。

6. 最後に、特定地域に指定され、タクシー事業者、タクシー運転者等関係者が、大阪
市域の活性化及び諸問題に取り組むことが必要だと思いますので、大阪市域交通圏
を特定地域に指定の程よろしくお願いします。