

平成 27 年 8 月 10 日

国土交通省運輸審議会
会長 上野 文雄 殿

全自交北海道地方連合会
書記長 鈴木 久雄

公述申込書

- ①事案番号 平 27 第 5011 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 札幌交通圏
④公述人氏名 鈴木 久雄(すずき ひさお)
住所 北海道札幌市中央区北 12 条西 18 丁目 1-19
北海道鉄道会館 4 階 電話 011-644-1655
職業 全自交北海道地方連合会 書記長
年齢 62 歳
⑤事案に対する賛否 特定地域指定に賛成



公述書

全国から選出された国会議員が、地域実体を把握し地域公共交通として重要なタクシー産業の将来を見据えて、議員立法で圧倒的多数の賛成を得て成立させた改正一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(以後、改正タクシー適正化・活性化特措法と記す)は、タクシー市場特有の供給過剰への対策をより効果的に進めながら、タクシー運転者の労働条件改善を図り、タクシーの安全性やサービス水準を一層向上させることを目的とする法律であると理解しています。

私は、平成 27 年 5 月 25 日に開催された札幌圏第 2 回準特定地域協議会に出席し、札幌交通圏を特定地域に指定することに賛成の立場で発言を行いました。

協議会では、自治体、学識経験者、事業者、労働者、利用者それぞれの代表から発言があり、一事業者と一労働組合から反対の意見がありましたが、事業者代表から車両数ベースで 94.75%の同意があることも触れられ、議決権ベース全会一致で特定地域指定の同意が整いました。

今回、公聴会を開催する事が決定したとのことですので、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. 北海道の中心である札幌交通圏は、札幌市・江別市・石狩市・北広島市の4市で構成され、約210万人強の人口が在住しています。平成元年当時は、タクシー1台当たりの実働日車売上が44,000円を超えていましたが、バブル経済崩壊後、年度比較で見ますと若干の上下がありますが売上は下降の一途をたどり、平成21年10月のタクシー適正化・活性化特措法施行前では、1台当たりの実働日車売上は、28,000円代まで下がりました。札幌交通圏では、2009年10月施行の特別措置法の趣旨を理解する事業者による10%程度の減車が行われ、売上向上を期待したところですが、北海道経済はリーマンショックの後遺症、東日本大震災等の影響で景気の回復が進まず、減車効果は下げ止まりを実現することが精一杯でありました。

この大きな要因は、景気の低迷はもちろんのこと、都市交通網の整備等の社会環境の変化、少子高齢化、利用者の意識の変化等、様々な要因で減少し続ける需要に対し、温存され続けたタクシー車両数に、平成14年の規制緩和のため新規参入と既存事業者による増車が重なり、1台当たりの売上減少に拍車がかかりました。減車を10%程度行っても、需要の減少が上回り、減車効果が現れないというのが実体です。

2. タクシー運転者の賃金は、基本給に出来高払いの賃金が上乗せになる方式と全てが個々の売上に基に計算される歩合制賃金に大別されます。いずれにしても、売上が賃金に密接に影響する賃金体系といえます。従って、タクシー1台当たりの売上減少は、個々の売上減少となり賃金減少となります。

札幌交通圏では、平成元年当時1人当たり平均400万円程度であった年収が、平成26年度では230万円程度まで減少しています。実質所得では、親子4人の家庭では生活保護費を下回る労働者も多数発生しています。タクシー運転者としての収入のみで、就学児童を抱える30代から40代の世帯では生活することが困難になりつつある中、他の産業で定年を迎え、年金支給年齢までのつなぎとしてタクシー産業を選ぶ方、年金だけでは生活できないとして、年金満額受給でタクシー運転者をしている高齢運転者が増える大きな要因にもなっています。

3. タクシー運転者の年齢は年々上昇し、平成25年3月期で平均年齢が59.1歳とまもなく60歳に届こうとしています。タクシー運転手になる最少年齢は21歳ですが、21歳から60歳までの39歳年齢幅にしめる運転者構成比率は、43.3%程度で、60歳から年齢制限は有りませんが80歳とした場合20歳年齢幅に56.7%を締めます。5歳刻みの年代別に見ますと60歳から65歳が一番多く構成比で30.2%、次いで65歳から70歳が19.4%、三番目が55歳から60歳で16.8%となっており、65歳以上でも26.5%と4人に1人が65歳以上の運転者となります。

過去4年の平均年齢の上昇でも平成22年57.8歳が、平成23年には57.2歳と若干下がりましたが、平成24年では58.5歳、前述のように平成25年で59.1歳と1年で0.5歳程度高進しています。この状況を放置すれば、利用者の命を預かりお金をいただくタクシー運転者の平均年齢が、早晩65歳を迎えてしまいます。その時の年齢構成主体は70歳前後になるのではないかと予想されます。

平均年齢が上昇し続ける大きな要因は、賃金・労働条件の低下にあります。前述したように運転者の賃金は、タクシー1台当たりの売上が密接に関係しており、1台当たりの売上の向上が不可欠です。需要にあった適切な車両数にする必要性が切に求められます。適正な需給を実現し、若年労働者がタクシー産業に希望を持って就職してこられる環境作りが求められています。

4. 私たち労働組合は、タクシー運転者として生計を維持できる賃金・労働条件実現を目指しています。しかし、自分たちだけが良ければ良い、自分の会社だけが儲ければよいというような利己的考えでは有りません。

高齢化が進む日本において、自家用車を持っていない方、急ぎの方、交通弱者といわれる方、免許を返納する高齢者の方、お酒を飲んだ後に急に外出しなければならなくなった方、等々、不特定な利用者の利便をドア・ツー・ドアで24時間地域公共交通として確保すること、タクシー産業が健全に持続的に発展することが必要であると考えからこそ、特定地域の指定を受ける事に賛成をしたのです。

不特定多数の利用者利便と安全・安心を維持し続けることが求められる地域公共交通としてのタクシー産業は、一事業者、一労働者の利害の枠を超え、名ばかりの利用者のためではなく、札幌交通圏のタクシー産業全体の発展無くして実現が不可能であると考えます。

改正タクシー適正化・活性化特措法の一番の柱は、特定地域に指定し、その協議会の場で適正化と活性化の議論を重ね、タクシー産業が地域公共交通として利用者利便と安全・安心を確保し続け、健全に持続的に発展する地域計画を作成することにあると思います。札幌交通圏が特定地域の指定候補地となり、協議会で特定地域の指定についての同意も全会一致で取り付けているにもかかわらず、すみやかに特定地域に指定されないことは、改正法の実効性を奪う行為であり許されません。法の目的達成に向けて、すみやかに実効性のある対策を進めるために、札幌交通圏を早急に特定地域に指定することを求めて私の公述と致します。