

平成 27 年 7 月 13 日

国土交通省運輸審議会 殿

神戸市長田区大谷町 3-23-33

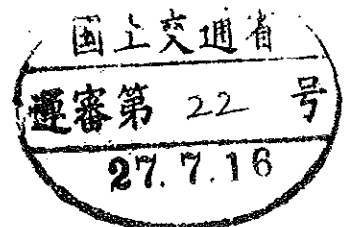
株式会社 扇弘興産

代表取締役 青田 嘉之



公述申込書

- 1・事業番号 平 27 第 5005 号
- 2・事業の種類 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 神戸市域交通圏
- 4・公述人 株式会社扇弘興産  
代表取締役 青田 嘉之  
(会社)  
〒653-0838  
神戸市長田区大谷町 3-23-33  
078-621-1672  
(自宅)  
[Redacted] (61 歳)  
[Redacted]
- 5・事案の賛否 特定地域の移行に対して賛成します。
- 6・勤務先 神戸市長田区大谷町 3-23-33  
株式会社扇弘興産  
TEL 078-621-1672  
FAX 078-621-5218



平成 27 年 7 月 13 日

国土交通省 運輸審議会 御中

神戸市長田区大谷町 3-23-33

株式会社扇弘興産

代表取締役 青田 嘉之

TEL 078-621-1672

FAX 078-621-5218

携帯 

### 公述書

私は神戸市域交通圏で、一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー事業）を営む一事業者として、賛成の公述をさせていただきます。

#### 1・神戸市域交通圏の現状について

特措法施行の平成 21 年以降は、自主減車して適正化を目指してきた事業者の努力により一定の減車・休車はすすみましたが、少子化や長引く地域経済の低迷などによりタクシー需要は減少し、需要減に対し供給が依然として多い状況が続いています。

そして、兵庫県で 3 つの準特定地域がありましたが、指定要件の 1 つである人口 30 万人以上の都市を含む地域は、神戸市域交通圏と姫路西播交通圏のみであり、この中で、判断基準の指標である顧客の減少率・実働率の減少率・赤字事業者のシェア率・更に事故発生率や法令違反の増加率、他残りの条件に合致したのは神戸市域圏のみであります。

特定地域は供給過剰で供給力の削減をしなければ十分な機能の発揮は難しい地域と定義されています。

タクシーは、24 時間利用でき、鉄道・バスの端末を担い、ドアツードアで戸口から戸口への移動サービスが提供できる公共交通機関として、特に今後増加が加速する高齢者や障害者や妊婦等、交通弱者にとっては不可欠な交通サービスですが、その交通サービスが十分に機能していないのが現状です。

#### 2・利用者アンケートについて

この度、一般社団法人兵庫県タクシー協会にて、平成 27 年 2 月 16 日から同年 3 月 2 日の期間で利用者アンケートを実施しました。

①タクシーを利用する方法については、タクシー乗り場から乗る' が 24.7%、'街中で走行しているタクシーを停めて乗る' が 21.8%、'道路に停車しているタクシーに乗る' が 9.1%で 55.1%の利用者がタクシーを選ばずに乗っています。

②タクシーを利用する際の重視する点においては、‘丁寧な応接’が15.3%、‘安全性’が14.9%、‘車内の清潔性や快適性’が10.5%と安全・安心・快適を重視する利用者が多いようです。

③タクシー乗車中に事故の危険を感じたことがあるかについては、23.9%の利用者、4人に一人が危険を感じています。

④駅前や繁華街など街中のタクシーが多いと感じますかについては、‘非常に多い’が17.0%、‘多い’が38.8%で55.8%の人がタクシーが多いと感じています。

⑤タクシーが法令違反（スピード違反や駐車違反）をしているところを見たことがあるかについては、‘煩雑に見かける’が13.9%、‘見かけたことがある’が39.9%で、53.8%の人がタクシーの法令違反を見かけたという結果となりました。

### 3・利用者アンケートの結果に基づく分析結果について

②タクシーを利用する際の重視する点においては、神戸市域交通圏においては、殆どの事業者の運賃が公定幅運賃内に収まっているためであって、仮に多種多様な運賃体系があれば料金の安さを重視する比率が高かった可能性は否めません。

③タクシー乗車中に事故の危険を感じたことがあるかについては、乗務員の高齢化が原因の一つだと思われます。

④駅前や繁華街など街中のタクシーが多いと感じますかについては、街中を流しても顧客が見つからない為、駅構内だけではなく、ホテルや繁華街の近くや、交差点付近での客待ちタクシーが道路を独占している状況が目についているからだと思えます。

それにより、交通渋滞や排気ガス等による環境破壊という悪影響を起こしています。

⑤タクシーが法令違反（スピード違反や駐車違反）をしているところを見たことがあるかについては、顧客が少ない為、乗務員が他のタクシーに客を奪われまいと無理な運転をしたり、遠方から無理な無線配車を受けたため、急いで目的地まで運行する乗務員がいるからだと思えます。

このように、現在は良質な交通サービス（安全+顧客満足度）が提供できていない、異常な市場となっています。

そして①タクシーを利用する方法については、アンケートでは電話やアプリでタクシーを利用する人は4分の1にも満たず、利用者の大半がタクシーを選ばずに利用しているのが現状で、良質なサービスを提供するには業界全体のレベルを上げるしか方法はありません。

### 4・今後の対策について

このような状況を打破するには、各事業者が創意工夫を重ねて、適正に競争して、その競争に敗れた事業者が退出することにより、需給が再び均衡して市場が活性化するしかないと思います。

ただ、この考え方で留意しなければいけないのは、公平・適正に競争すべきであって自由に競争するものではないということです。

タクシーの乗務員は歩合給の割合が極めて高い特殊な賃金体系のため、業界慣行そのものに台数を無制限に増やしてしまう土壌が存在しています。

その結果、ルールに従わず自由に競争すれば、賃金減少により乗務員の労働時間が増え、過重労働となり、安心安全が担保されないタクシーが増加し、市場が混乱するのは明らかです。

雇用について申し上げますと、タクシー業界というのは現状、中高年の再雇用の受け皿、セーフティネットとして機能している面もありますし、交通政策基本計画の基本的方針Cの目標③に、「交通を担う人材を確保し、育てる」と記されており、高齢者・若年層・女性の活用方策を検討するとあります。

女性乗務員に関しては、2013年度は約6700人だったのが2020年度には14000人を目標としております。

本来、働く人たちの所得が増えていくのが正しい政策のありかたにも関わらず、タクシー業界の乗務員の所得は逆行しております。

高齢者・若年層・女性を新たに雇用する為には、業界として何が必要かを働き手の立場になって考えていく必要があります。

#### 4・結びとして

特定地域イコール減車ではありません。減車はあくまで適正化・活性化の中のひとつの選択肢でしかありません。

ただ、特定地域の指定を受けると時限的ではありますが新規参入や増車が禁止されます。

この指定の期間こそが、適正なルールと活性化を考える期間だと思います。

個々の事業者の経営収支の改善を考えるのではなく、協業化や企業統合も含め、業界全体の効率化も含め、労働条件の改善・利用者満足度の改善をなし得た結果、事業者の収支が改善されるという意識をもつことが生き残る道だと思います。

神戸市域のタクシーが、地域公共交通として十分な交通サービスの機能が発揮できますよう、特定地域の指定を頂き、協議会で将来を見据えた協議ができますよう、お取り計らいをお願い申し上げます。