

この人に インタビュー

INTERVIEW

平和コーポレーション株式会社
代表取締役

山田 幹雄 氏

インタビュー

広報委員長 (株)4×4エンジニアリングサービス 松本 信廣
広報委員 (有)マツイデンキ 松井 啓至
(株)東濃分析センター 小木曾とみ子
丸ハハクト(株) 成重 千里



平和コーポレーション株式会社

瑞浪市和合町2-216-2
TEL 0572 - 68 - 5175
FAX 0572 - 67 - 3058

山田 幹雄 氏 プロフィール

生年月日 昭和23年 11月25日
血液型 A型
家族 妻、長男、長女

松本：明けましておめでとうございます。今日は平和コーポレーション(株)山田社長をお尋ねしました。まず、会社の概要を説明していただけますか。

山田：昭和26年に創業しまして、今年で58年になります。創業者は父で私は2代目です。瑞浪の陶で始めて、東濃エリアでタクシー、それから私の代になって多角化でバスや旅行業をやりだしました。

松本：規模は営業台数で決まるんですね。

山田：タクシー46台、バス42台。合わせて88台の営業車を持っています。拠点はここ瑞浪市の本社と小牧、明智営業所の3ヶ所です。タクシーのエリアは東濃全域です。バスは1県でこの営業所があることで岐阜県発着はOK。小牧があるので愛知県もOK

です。こういう仕組みのルールがあります。

松本：この業界は規制のかたまりみたいな業界ですね。今でこそ営業ナンバーがとりやすくなったが、昔は申請しても陸運局に1~2年は書類が貯めてあったと聞いております。

山田：今は柔らかくなりすぎて、規制緩和の弊害が出てきています。平成12年に道路運送法が大幅に改正されたのですが、その中で新規参入や、車両数の増加という一面があります。ここ2~3年、よく新聞でタクシー運転手の賃金が下がったとか、労働条件が悪くなったとかの問題が出てきたので、見直し論が出ています。

松本：規制があってこの業界が成り立ってきたのに、世



の流れで規制が緩和されたら、正反対の流れで乱れてきた。ある程度の規制があったほうが業界としては良いですね。

山田：そういうことですね。

松本：日本人というのは、全部自由になるよりはある程度規制されないとダメな民族ですね。どの業界でも言えることなんです。

山田：バス、タクシーも含めて、そこが我々の業界の課題です。

少子高齢化・過疎化の中、タクシーは地元地域産業

松本：平和コーポレーションは、地域にとってなくてはならない会社、地域の皆様が必要とする会社になりたいと社長は思ってみえるのでしょうか。

山田：タクシー会社は根っからの地元地域産業で、これからどんどん過疎化していく中にいるんです。バス業界は国家予算110億円を持っていて、タクシー業界は800万円（19年度実績）なんです。NEDO（新エネルギー・産業技術総合開発機構）の助成を加えてやっと4億円、これがタクシー業界の国家予算からの決算実績です。このように世界の違いがあって、バスは赤字補填等が効く仕組みなんです。大名とやくざとこじきという業界用語がありますが、これが乗り合いバス業界なんです。

昭和63年に貸切バスの免許を取ったんですが、当時はガチガチの規制で苦労して5年もかかりました。しかしその後は認可から許可になりました。バスは税金で支援される公共交通機関ですが、ここに膨大なムダ銭があり、これをコミュニティバスに変換しようとしている。今は県と市も負担してやっている。県もお金がないから、いつか市におしつけないわけです。地方分権の流れの中で、将来は地元に押し付けられる。バスは大きく、経費がかさむので、そこでタクシーがでてくるという流れです。これが我々の予測です。

松本：これからますます少子高齢化社会になれば、地域住民の足としてもっともっとタクシーが必要になってきます。赤字経営では、会社がダメになりますので、何とか黒字経営でなくてはならない。私の知っている範囲では、運送業の人はたいへん辛い思いをしている。車業界

が一番税金を取り易いから、特に運送業は本当に気の毒なくらい過酷な国税ですね。

山田：車を動かすことで10数種の税金が課せられるんです。

松本：本当に運送屋さんは気の毒！例えばガソリンの暫定税率。今年一旦安くなったが、これでガソリン屋はものすごく苦労している。燃料の値段はどうですか。

山田：昨年の燃料代は1億円で前年度は7千万円でした。これではあかんと思って、空港バスをやめました。その要因は乗車人数もあるんですけど、空港バスというのは乗り合いバスですから、客がいなくても走らなければならないルールがあるんです。路線バスと貸切バスの違いはここです。ガチガチのつまらん規制が現実です。新規事業で、ネットワークを広げようと思ったんですが、ここが足かせになるんです。バス停にもつまらんルールがあるんですよ。息子に継がせるにしても原油にかかわらない業種を考えたいですね。

松本：今一番不景気になっている原因は燃料なんですね。政府が特例で税金をバーンと下げればいいんです。おそらく日本が世界中で一番高いんじゃないですか。

山田：そうですね。私は中国で仕事をしておりますが、中国はピークで100円でしたが、税金の違いなんです。日本は53.8円で中国は国が全部をカバーしてるんです。ヨーロッパは逆にガソリン1ℓ200円です。

松本：ヨーロッパは車関連の税金は安いです。日本は車から取り易いからすべて高いですね。外国人が日本に来てびっくりするのは、高速道路代金が高いということです。道路財源で高速道路を造り、我々が乗ると通行料を取る。日本人はあまり文句を言わないんですよ。運送屋さんはよくやってみると思えますよ。

山田：旅客は公共の仕事ということで我々は扇動されているんです。（笑い）

松本：公共の仕事というと、守られていて、安く住民のみなさんにサービスをしているととられますが、公共事業だといって圧力を加えて業界を苦しめている。物価が高くなっている一番の原因は、運送代なんです。これを下げれば世の中もっと活性化しますよ。山田さんの立場から、給料を上げたくても、燃料代が上がれば何かを削らないといけないから、結果的に人件費になってしまいますね。

山田：タクシーは歩合給を採用しています。日本全国歩合給の仕組みが自蔵化しているから会社が潰れない

んですよ。これが良いかどうかは別の論理として。

福祉輸送専用会社「東濃STS」を設立

松本：話は飛びますが、「公用車」市町村の長が乗っているものは全部タクシーにするべきだと思います。それを言ったのは、未来工業の山田さん。二百数十億の売上で数十億の利益をあげ、従業員の休暇は150日位で残業はやってはダメという会社です。私が20年前に「社長はどういう車に乗ってますか」と聞いたら「社長専用車はない。全部タクシー、あれが一番安く安全だ。」と言いました。

タクシー業界のリーダーとして山田さんはこういう声をどう思いますか。

山田：基本的にタクシーは輸送コストが一番安いということが立証されていますので、公用車の件も公的な場所をお願いしています。更に私たちは現在陳情して、東濃西部三市に福祉輸送の仕組みを作ろうとしています。今も福祉をやっていますが、これがまたも儲からないんです。儲からないと言っても我々タクシー業界はどこかで公共性と社会的責任を果たしていかなければならない。介護の方、身障者の方の仕組みをきちんと作りたいと今その作業をしています。

国土交通省の「福祉輸送普及促進モデル地域」に多治見・土岐・瑞浪の三市が認定を受けました。障害者、要介護者らを専用に乗るタクシー事業で全国で大阪について2番目なんです。国が500万、三市で500万、業界が500万円出してやることになりました。多治見・土岐・瑞浪に7社のタクシー会社があるんですが、今の副業での福祉輸送事業を全部やめて新会社を作ろうということなんです。福祉輸送専用会社「東濃STS」として発足しようとしています。副業ではいい仕事ができないということで、プロ化して専業にするんです。タクシー業界は競争ですので、それらが1つの会社を作るというのは、たぶん全国初じゃないかと思います。出来るかどうかかわからないが、これが私の最後の仕事だろうと思っています。

松本：画期的なプランですね、是非成功させてください。ところで人の生命を預かっているにしては、運転手さんの給料は安いですね。賃金を上げるには、改革をしないとダメで、社長が取りすぎているわけではないでしょ。(笑い)

山田：悪い意味でとらえずに給料が安いというのは、逆に言うと楽だからです。楽というのは労働時間の中で拘束されるという苦痛に耐えられる人は楽な仕事です。年金受給者がタクシー運転手として働くことで雇用拡大に協力してくれたとある県知事に言われました。世の中変わってきていますから、いろんな働き方があるんですね。

松本：私が国会議員だったら、自家用車は今のままの税



金で、業務用は車の税金も高速道路代も燃料代も半額にしますよ。それで国はもっとよくなりますよ。

山田：いろいろな税金を知らない内に働きながら納めている。運輸業界はがんじがらめですよ。税金は10数種類ぐらいありますが、こんな業界は他にないですよ。

松本：山田さん、今日は法人会の広報誌ですからバンバン言ってください。

成重：社長も添乗員をやっていますものね。(笑い)

山田：財務省の官僚が型どおりでなく政治的配慮をしないと、公共の機関だから無税にするとかの企画力を持たないとダメですね。公共交通機関というと鉄道、バス、飛行機があるんですが、18年12月バリアフリー法が出来て、ここで初めてタクシーが法律上定義されたんです。

松井：これからの高齢化社会では、公共交通機関が一番大事なもののじゃないですか。

山田：公共交通機関は裏で言うなら、財政支援を受けているということです。力のある分野の人が恩恵を受ける。タクシー業界からの政治献金は少ないがバス業界は多いと言うのはその証拠です。

松本：政府はタクシー業界をもっと保護すべきだと思いますよ。

成重：私もがんばってほしいと思います。バス停まで歩けない人がいるから、玄関まで来てくれるタクシーはたいへん便利ですね。

山田：移動制約者の方のSTS(スペシャルトランスポートサービス)は、交通機関システムとして、日本にはないんです。それを介護事業の人が片側でやり、タクシー業界が片側をやっているという状態で、きちんとしたものがないことは事実です。アメリカ、ヨーロッパを見てくると一定の財政支援を受けながらやっているんです。

松本：私の母が苦勞しているんですよ。病院への送り迎えをいつも私がやるわけにいかないから、タクシーを頼めと言っているんですが、タクシーがすぐ来ないんです。タクシー料金が少し安くなって、すぐに来てくれる。こ

ういうシステムが出来るともっと住み易くなるし、これから必要でしょ。そのへん、どう思われますか。

山田：今そのことをやろうとしています。今年3月に専用車両7台で運行を始める予定です。東濃三市でも20%くらいが高齢者で、その中の1割が移動制約者なんです。うちへも電話が入るんですがいつもは受注は10秒で終わるが、認知症の方が増えてきて10分~15分かかる時もあります。その上家族の方からは「おじいちゃんが電話しても車を廻してもらっては困る」とのクレームが来たりします。

松井：矛盾が発生してるけど、それを解決しないといけないですね。

山田：なんとかしよう和我々が副業でやっています。専用の車があって2級ヘルパーが8人いるんですが、東鉄さんや近鉄さんも含めて7社全部赤字なんです。やめようかとも思うんですが、赤字と赤字を足してなんとか黒字にならないかと思っています。(笑い)

松本：経営はマイナスとマイナスを足すと更にマイナスになりますね。(笑い)

山田：それでもプラスにする手法を考えています。7社の社長に100万づつ出してもらって、介護事業者、介護タクシー、NPOの団体さんという構成でやるんです。どこまで出来るかわかりませんが、採算の合わない仕事をやろうとしていますので、三市、県に財政支援をお願いしています。これで出来なくても仕事の意味としては完璧。自分が20年後世話になる基礎を作ったとすれば、それはそれでいいのかなと思います。

松井：山田さんたちの大きな志、何とかプラスにしたいですね。スピーディーでタイムリーな対応をお客は望んでいるのですが、実際にはタクシーの数は過剰なのか、不足なのかどっちなんですか。

山田：日本全国の一般利用のタクシーは過剰なんで



す。私は減らしましたけど減車を言ってもタクシー会社は自分の財産だからなかなか減らせないのが実態です。構造改革しないといけないのは、それを減らして今不足している福祉輸送のほうに車をまわせばいいんです。

松本：営業ナンバーはなかなかお上がくれないので、減らさずに遊ばしてあるんですね。これが現実なんです。

山田：20年前、営業権が名古屋で1台1千万円になった時期があるんです。実際は7百万円だったのですが、今は規制緩和になって0円なんですよ。規制があると営業権という価値が出来る。規制緩和もやりすぎると、中で働いている乗務員の環境が悪くなってしまいます。必ずしも利用者が喜んでいてはいないんです。タクシー業界は構造改革をしない癖がある。バス業界でもなかなか方向変換がしづらいということかなと思います。今、中国でもタクシーをやっていますが営業権が上がって行ってます。

松本：発展途上の時はそうでしょうね。なんでも利権がついてきて。

小木曾：福祉タクシーをやるには、車自体もまったく違うわけですよね。それに運転手さんも資格を取るんですか。

山田：それ専用の車を買うんです。運転手も2級ヘルパーとかケア輸送士とかの資格がいります。その資格を取らないからタクシー屋がダメなんです。お年寄りを安全に扱えれば資格はいらないと思うんですが法律で介護保険、ヘルパー資格が必要なのです。昔はけが人もタクシーで運んでました。今は病院が救急車しか対応しなくなったのです。

松本：業界の質を上げようとしなかったことも問題ですね。

公用車へのタクシー参入・運転手の資質向上

山田：先程の公用車の話になるんですが、なぜ公用車を使うかという、身なり、言葉遣い、守秘義務などが運転手に求められます。タクシー業界がそれを含めてクリアできれば、今陳情していることが成立するんです。

松本：質の向上ですね。それができれば「市長の運転手に使ってください」と言えますね。

山田：サービス、商品づくりが立ち遅れています。

松本：それは社長たちが反省することですね。

小木曾：質の向上は運転手さん達も意識を持たないとダメですよ。

山田：それは労働条件、賃金と関わってくるんです。だからそのサービスをすれば、今の時給が倍になるんです。公用車の運転手にはタクシー業界の基礎ベースより1.5倍位の賃金を払わなければ出来ませんよ。しかし、今やっている公用車の仕組みよりは半分の費用で済みます。

その計算をなかなかしないんです。それぞれ自分の持ち分を守ろうとして、縦割りの世界とか利害がらみを統括してくれる人がいない。やがて日本はやっていけなくなるかもしれません。だから変えないといけないんです。

松本：行政、政治家は既得権大好きで変化は大嫌い。我々経済人は変化しないと生き残れないですよ。

父の第二のふるさと 中国で合併タクシー会社を設立

成重：では、趣味・健康法についてお聞かせください。

山田：遊びの趣味というのはいないんです。JCとかコータリーに入って活動しているのが趣味かなと思います。JCに入っている時、家族はそれが仕事だと思ってました。今、息子が入っていて「仕事をやらん」と怒るわけですが、かつての自分と同じですね。

小木曾：JCに入って、お付き合いすることも財産になってくるんですね。

山田：やっている時は解らないのですが、あとで解ってくるんです。

実は中国で合併でタクシー会社を始めて11年やっているんです。父が戦前あちらの運輸会社で配車の仕事をやっていて、戦後引き揚げてきてタクシーを始めました。そういうことで第二のふるさとという思いがあって、車を3台寄付すると言い出し、私がついて行きました。その後、父が亡くなった翌年の命日に、中国でタクシー会社を立ち上げました。父が数百万円寄付したのを何とか取り戻そうと思っていましたね。(笑い)

2001年に張家口市の経済顧問になりました。中国では外国人を持ち上げて、また投資をして貢献してくれるという流れに乗られるわけですよ。私も最初舞い上がって、こういうことが趣味になるわけです。

小木曾：お父さんも過去のそういう思いがあって、陶でも幼稚園バスを立ち上げられましたね。

山田：中国で2000年に砂漠化の問題が起きたんです。視察に行って、ここに木を植えたいと思っていたら、県の「水と緑の国際交流基金」というのがあって、応募したら審査に通って280万円を貰いました。植樹事業をする為に現地で国際環境シンポジウムを開いたりして、それが楽しみになりました。私は環境



牽引者でもなんでもありませんが、それをやるのが遊び=趣味ですね。

成重：国際的に人のためになることですね。

山田：人間は人のためにやるという綺麗なものがあるんですが、実際やってると自分のためにやるわけですよ。特に福祉の関係もそうですが、ボランティアは自分のためにやっているというのが最後にわかるわけです。お金もかかるということもわかります。だから、企業家がやる場合、会社が儲かってないと出来ない。(笑い)

小木曾：健康法はなんですか。

山田：気にしない、ストレスを貯めないことですね。

松本：ここまでお話を伺って、山田さんは父上を介した中国との出会いが現在に繋がってるんですね。タクシー会社が中国で合併しているなんて夢にも思わなかったです。西濃運輸、クロネコヤマトも運送業に進出しているようですね。

山田：佐川急便は中古のトラックを一千台、財団を作り寄贈して中国に運輸事業の教育をしようということをやっています。

松本：今日取材させていただいて、最後に山田さんをお願いしたいことがあります。公用車にタクシーが入ることにより、行政もよくなるし運転手さんの資質向上にも繋がる。行政コストが下がり、タクシー会社の運転手さんに夢を持たせる。たいへんいいことじゃないかと思います。

ぜひ、山田社長に1番乗りで「公用車は私どもに任せてくれ」と言って、地域に役立つ平和コーポレーションを目指して頑張ってください。

松井：福祉輸送専用会社「東濃STS」の成功を期待しております。

本日はありがとうございました。