

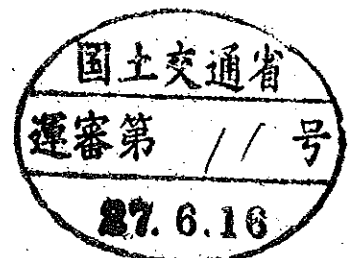
平成27年6月12日

国土交通省 運輸審議会 殿

さくら交通株式会社  
代表取締役 三田 啓祐

## 口述申込書

- 1 事案番号 平27第5003号
- 2 事業の種類 一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）に係る特定地域の指定
- 3 指定する地域 新潟交通圏
- 4 公述人 会社〒950-0812  
新潟市東区豊1丁目11番43号  
さくら交通株式会社  
代表取締役 三田 啓祐  
[REDACTED] (61才)
- 5 事案の賛否 特定地域への移行は賛成します。
- 6 勤務先 新潟市東区豊1丁目11番43号  
さくら交通株式会社  
電話願望025-274-3232



平成 27 年 6 月 11 日

新潟市東区豊 1 丁目 11 番 43 号  
さくら交通株式会社  
代表取締役 三田 啓祐  
TEL 025-274-0663

## 公 述 書

平成 27 年 3 月 27 日「新潟交通圏地域協議会」にて同意された特定地域への移行を国土交通大臣は速やかに指定されることを強く希望します。

全国で約 640 のタクシー営業区域のうち 149 区域の準特定地域が指定され、新潟交通圏はさらにその中の僅か 29 の特定地域指定候補である。つまり新潟交通圏は全国的に「特定地域における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（以下「タクシー特措法」）の立法趣旨からいえば、最も恥ずべき「不適正及び不活性化地域」と認定されたと同様である。新潟交通圏のタクシー事業者はその汚名を真摯に受け止め、公共交通輸送機関の一員としてその社会的責任を果たさなければならない。

特定地域に指定された場合、事業者の社会的責任は主として「減車と営業的制限」の手法に因り、乱れた需給ギャップを適正バランスへと導くことにある。一般的にこれらを嫌うタクシー事業者の主張は

- 1) 雨、大風、雪などの荒天時の車両の不足およびイベント、大規模集会、忘新年会などの繁忙期において車両不足から利用客への利便性を損なう。
- 2) 自社においては稼働率が高く、余剰車両と余剰人員は存在しない。  
などの理由が多く見受けられる。

1) において、タクシー事業は 1 日 24 時間 365 日の営業をその基本とし、人員の数、配置、コストなどの原価計算も 1 年の長いスパンで平準的に組み立てられている。一時的、突発的な需要増による短時間の供給力不足はどの産業においても例外ではなく、需要の激しい振幅に供給のピークを常に合わせることは不可能である。通年の実車率という数値指標で利用客に不便をかけているか否かを観念的ではなく合理的に判断すべきである。

平成 27 年 2 月 2 日北信交旅第 743 号の特定地域の指定についての「新潟交通圏

における指定基準の適合状況」において、実働実車率（実働率×実車率）の要件が判断基準の1つとされている。平成13年と平成25年比較の実働実車率の減少率は18.9%と判断された。新潟市ハイヤータクシー協会が公表している平成25年度の年間単純実車率は38.6%とされている。実車率は総実車キロ÷総走行キロで求められものであるが、新潟交通圏は流し営業が主流であり、需要が低迷すると総走行キロも減少する傾向にある。つまり利用客が見つけられない時、乗務員は流し行為をあきらめ、総走行距離も伸びない。平成25年度の総実車キロを平成13年度の総走行キロで割り返すとその実態実車率は34.17%であり、極めて非効率な運行状況といえる。このことから新潟交通圏においては車両の供給不足による利用客への弊害は一時的な場合を除き殆ど存在しないと見える。

2)において、稼働率は必ずしも車両の現実の有効活用を正確には表してはいない。車両1台が1日に1時間でも運行するとその稼働率は100%である。50台の車両を保有する事業者が朝8時から翌日2時まで50台を18時間稼働させた場合の稼働率は100%である。同様に夜間専門の事業者が夕方5時から翌日2時まで50台を9時間しか動かさなかった場合の稼働率も100%である。しかしその実質稼働率（有効活用率）は50%に過ぎないがそれは表面数値には現れない。この様に表面の稼働率は必ずしも実態を反映しているとは言えない。平成25年度の新潟交通圏における運転者数は1726人である。同交通圏の運転者の基本的な就労形態は朝8時から翌日2時までの月平均13勤務の隔日勤務である。その場合、理論的には1台の車両に2.34人の運転手が必要とされている。新潟交通圏の車両数は1067台であり、1067台に2.34人を掛けると2496人の運転者数が最低必要とされる。しかしながら実際には1726人であり、その乖離率は69.15%となる。その率を車両数1067台に掛け合わせると労働供給力から推し量る新潟交通圏の稼働可能車両数は738台となる。この数値は北陸信越運輸局が平成27年1月27日に需給状況の判断結果として公示した新潟交通圏の必要車両数789台をも下回っており、新潟交通圏では実車率も稼働率においても公表された表面数値よりも実態の数値はかなり乖離している。むしろこの実態数値が今の新潟交通圏の現実の姿を正しく投影していると言える。

以上の数値からも新潟交通圏のタクシー事業者はタクシー特措法の趣旨をお互いに共有、理解し、一刻も早く特定地域の指定を受け、来る協議会の場で積極的に需給ギャップの改善に取り組まなければならない。

消極的な事業者の多くは増車傾向の強い事業者である。需要が縮小する中、事業者は全体の売上と利潤を確保するため、1台当りの収入減を車両数の増加で埋め合わせようとする。とりわけ賃金形態がオール歩合（B型賃金）の事業者

がその代表例である。市場における車両の供給数、価格の混乱はその元凶が賃金形態の多様性に因る場合が多い。タクシー事業のように営業区域が限定される狭い市場においては、売上の約70%を占める労務コストが各社平準化されるとすればその他の車両コスト、燃料コスト等はほぼ同等であり、価格、供給量とも必然的に適正均衡へと収斂されるはずである。

市場の貧困と混乱を招いたタクシー事業者は、その社会的責任をもって市場の建て直しを協議する「特定地域」という新たなステージに立たなければならない。さらにその先には固定経費の圧縮と効率化を目指し、事業者同士での協業化、集約化さらには企業統合を推し進めて行けばよい。それをもって私ども公共交通輸送機関の事業者は、持続可能な良質なサービスを利用客に提供するという最大の責務を果たすことができるのではないのでしょうか。

以上