

平成 27 年 6 月 16 日

運輸審議会

上野文雄会長殿

新潟県新潟市中央区神道寺南一丁目2番18号

日の出交通株式会社

代表取締役社長 都築雅夫



公述申込書

運輸審議会一般規則第 35 条の規定により下記のとおり公述申込みを致します。

記

1. 事案番号及び件名

事案番号 平 27 第 5003 号

件名 一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定

指定する地域 新潟交通圏

2. 公述しようとする者の住所、氏名、職名及び年齢

新潟県新潟市中央区神道寺南一丁目2番18号

日の出交通株式会社

代表取締役専務 坂井鶴美 52 才

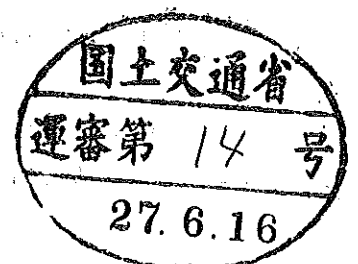
3. 事案に対する賛否

反対

4. 連絡先電話番号

日の出交通(株) 代表 025-249-2111

以上



一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定に関する

公 述 書

公 述 人 日の出交通株式会社

代表取締役専務 坂 井 鶴 美

私は日の出交通株式会社代表取締役専務坂井鶴美でございます。

この度は、この公聴会の開催にあたり、上野会長様はじめ各委員の方々の御出席を賜り、弊社の意見を御聴いただけますことを厚く御礼申し上げます。

弊社は新潟市に本社を置き、昭和26年から一般乗用旅客運送事業を営んでいるタクシー事業者です。また、新潟県ハイヤー・タクシー協会(以下「県協会」という)及び新潟市ハイヤータクシー協会(以下「市協会」という)に加盟し業界の情報収集や公共輸送機関としての責務を果たさせていただいております。

それでは、弊社の意見を述べさせていただきます。

今回の新潟交通圏での特定地域の指定には以下の2つの理由により反対です。

1. 事務局はタクシー事業者に情報を開示しなかった瑕疵がある。
2. 第2回新潟交通圏準特定協議会は特定地域指定の同意に瑕疵がある。

1. の理由をご説明させていただきます。

事務局とは新潟交通圏準特定協議会(以下「協議会」という)における県協会及び市協会のことを言います。

協議会会長は、協議会の委員及び構成員に対して協議すべき事項の詳細な説明や意見を求めることを全くと言ってよいほどしておりません。

また、その事務局も然りです。

弊社は構成員として協議会に参画しておりますが、重要事項の説明は一切受けておりません。当然、説明を求めましたが、今尚、適切な回答を得られていません。

県協会及び市協会は、監督官庁である国交省からの情報を遅延なく会員事業者に知らせる責務があるにも拘らず、まるで恣意的に情報を隠匿・操作をして適切な判断を事業者になせなかったと感じております。

それ故、現在、弊社は残念ながら県及び市協会の経費支払を留保とさせていただいております。

- (1) 重要事項説明の不備及び拒否

7. パブリックコメントの事例(行政手続法に基づく手続き情報を隠匿)

一つ目は案件番号155140938「準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のために監督上必要となる措置等の実施について」の一部改正についてです。(資料1)

未だに協会会員には説明がありませんし、事務局である市協会長は内容がわからなかったから会員には通知しなかったと言ってありますが、それなら

通知だけをして後は会員夫々に判断してもらえば良かったことです。そして挙句の果てに市協会は経過説明を拒否しています。(資料2)(資料3)

ここで重要だったのは、一つに「必要車両数の算定」の計算方法の中の「輸送需要量」の計算方法の変更という部分です。(資料4)

今までは、「直近1年間の当該準特定地域の総実車キロ」×（「直近1年間の当該準特定地域の総実車キロ」÷「直近1年間の前1年間の当該準特定地域の総実車キロ」）※ 地域の実情を踏まえ、これによらない方法とすることができる。※ 各計算要素については、原則として以下の数値を使用するが、地域の実情を踏まえ、これによらない数値とすることができる。特に実車率については、タクシーが当該地域の輸送需要に的確に対応するとともに、タクシー運転者の労働条件が改善される必要があることに留意して設定すること」、となっていたものが「過去5年間による総実車キロを基に最小二乗法により算定」、「必要車両数」=輸送需要量÷（総走行キロ×実車率÷延べ実働車両数）÷365÷実働率」と改定されたのです。

つまり、今までは地域の実情を鑑みて必要車両数の算定をしていたものを、全国一律に需要量を「最小二乗法」という統計学手法を使用して算出するということなのです。

ご存知と思いますが「直近年度の総実車キロ×総実車キロの直近5年間分の対前年度比率の平均値」という意味です。

これで良いのかとは別といたしまして、何が問題だったのかと申しますと事前にならなければ会員自ら新潟交通圏における「必要車両数の算定」ができたことなのです。計算に必要な値は県協会等に出してもらえればよかったのです。そして、その結果についてパブコメに意見を述べることもできたのです。

会員の大多数は「最小二乗法」の意味及び計算方法すら知らないと思われまます。今はエクセル等のソフトを使用すれば導き出すことも可能ですが、それすら事務局は無言・無視を現在も貫き通しております。

確かに現在はインターネットの時代です。パブコメに気がつかなかったことが悪いと言われればそうなりますが、会員は会費を支払っています。事務局側の恣意的な情報操作です。

各会員は自社の車両数に関しては営業戦略上最重要事項です。

これが事務局側の態度なのです。

何か知られると困ることでもあったのでしょうか？

更にこの計算の指数に実働率があります。内容としましては、

「◇実働率・・・原則として90%（ただし、当該準特定地域に法第8条第1項の協議会（以下、単に「協議会」という。）が組織さ

れている場合にあっては、当該協議会の議決に基づく申出により80%から90%の範囲内で定めることができることとする。)』となっております。

これも事前にわかっていたら、実働率に関して、協議会に対して新潟交通圏の実態にあわせた数値を使用することを求め、協議会として決定して監督官庁に、その数値を使用して「必要車両数の算定」をすることを依頼することができたのです。

新潟交通圏での平均の実働率は80%をきっていますので、80%で計算してみますと、現在公示された「必要車両数」は789台から887台となっております上限で15.9%の削減となっておりますが、80%で再計算をすると897台から1,008台で上限で5.4%の削減となります。(資料5)

大きな差が生じます。

更に実車率は約0.4153として計算されているようですが、仮に弊社では現在約0.38程度ですのでこの数値を当てはめると、980台から1,102台で上限で△4.5%の増車が可能となります。

これだけ数値が変わることによって「必要車両数」が大きく変わることは、会員会社にとって事前に、よくよく調査・研究・検討をすべき事項でありました。

「国が決めたことなのだから・・・」と言う話が巷に聞こえてきています。

事務局は現在も隠し続けているのです。もう、事務局は新潟交通圏の会員の意見を無視して、絶対に「特定地域の指定」を得るとして進んできたと思わざるを得ません。

二つ目は案件番号 155140940「特定地域の指定等について」についてです。

(資料6)

会員に知らせるタイミングに問題がありました。

弊社は、日本経済新聞の記事でこのパブコメの存在を知りうることになりましたが、他の会員の指摘で遅まきながら市協会の定時例会で資料等が渡され、パブコメを出したいところは提出してください、といったものでした。

弊社は、パブコメを提出しましたが、上記のパブコメの存在を知りませんでしたので、今思えばチンプンカンプンの意見を出してしまいました。お恥ずかしい限りでした。

ここで重要なのは、特定地域の指定基準案の中に「国土交通大臣は、適正車両数の上限値を上回っている準特定地域のうち、・・・」とあります。

本当に、「適正車両数の上限値」を上回っているのか上記からすると疑問

です。

イ. その他の事例

県及び市協会は国自旅第 407 号の内容を第 1 回新潟交通圏準特定協議会開催日までタクシー事業者の説明しませんでした。(資料 7)

これは弊社にとって、平成 19 年 3 月 12 日より初乗距離短縮運賃で営業させていただいておりますが、新たな公定幅運賃に移行するにあたり、どのように新運賃に反映させるかの情報を隠匿されました。(資料 8)

情報がなかったため、他のところへ要望書を出してしまいました。(資料 9)

つまり、公定幅運賃でも準特定協議会で決議を取り、その旨を監督官庁に申請すれば可能だったのです。そして、協議会の意見として初乗距離短縮運賃は設定しないということになりました。この間、協議会及び事務局からは一切意見は求められませんでした。

しかし、全国の交通圏では 29 箇所の交通圏で公定幅運賃の中に初乗距離短縮運賃が採用されました。

その為、弊社は平成 26 年 4 月 1 日の運賃改定後は、電話での受注件数、運行回数及び売上は激減することとなりました。その減少率は 20%近くに達しています。しかし、実際の売上の減少率は約 5%程度ですが、これは実質値上げをしたため、全ては利用者の負担増でカバーされていることとなります。

それまでは初乗距離短縮運賃を採用してからは、順調に電話での受注件数、運行回数及び売上は伸びてきました。また、乗務員の給与等も上昇を続けましたが、初乗距離短縮運賃を止めて、1 年を経過しましたが下降し続けております。弊社としての労働者の労働環境の改善策が消えてしまいました。

今、思いますと、この実際に交通圏内で初乗距離短縮運賃を実施しているタクシー事業者があるのにも係らず、協議会が意見書として監督官庁に初乗短縮運賃を指定しないでもらいたいという意見書を出した行為は、法的に問題ありと言わざるを得ません。

新旧の特措置法の中にはタクシー事業の「活性化」も主要な目的になっております。つまり需要の喚起も重要な目的でもあります。

平成 26 年 4 月 1 日から弊社は、協議会の意見により初乗距離短縮運賃を採用できなくなり、上記のようになりました。弊社が売上等が減少した分、同業者に流れたのであれば、まだ良いのですが、そして、業界の一員としては納得せざるを得ませんが、実際は新潟交通圏全体でも今も減少が続いております。

つまり、協議会はタクシー業界の需要増及び「活性化」を放棄したことになります。

弊社での一例ですが、今まではご高齢者が、弊社は初乗り 700mまでは 330 円（以前は 750mまでは 300 円）でしたので、お買い物等でお一人 110 円で三

名で御乗車されて近所のスーパーに行かれてましたが、初乗距離短縮運賃を止めたところ、歩いていかれるようになりました。

如何ともしがたい事実です。

2. の理由をご説明させていただきます。

第1回新潟交通圏準特定協議会では「何も決議されていない」のです。(資料10)

つまり、決議されていない協議会要綱等に基づいて第2回新潟交通圏準特定協議会は開催され特定地域指定に同意したということになります。

瑕疵があったと言わざるを得ません。

事務局は、第1回新潟交通圏準特定協議会議事内容を録音をしていたと聞き及んでいますので是非、録音の反訳文を見せていただきたいです。

以 上