

平成 27 年 7 月 15 日

運輸審議会 会長 殿

神戸市中央区港島 8 丁目 11 番 2
神戸エムケイ株式会社
代表取締役 青木義明

公述申込書

今般、公聴会において公述を申込みしたく、運輸審議会一般規則の規定により、下記のとおり申込みいたします。

記

1. 事案番号

事案番号 : 平 27 第 5005 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

3. 指定する地域

神戸市域交通圏

4. 公述しようとする者の名称及び住所並びにその法人・団体を代表して公述しようとする者の氏名、職名及び年令

名称 神戸エムケイ株式会社
住所 神戸市中央区港島 8 丁目 11 番 2
公述者 青木義明 (あおき よしあき)
職名 代表取締役
年令 50 歳
連絡先 075-555-3186

5. 事案に対する賛否

反対

6. 利害関係

神戸市域交通圏に営業所を有する事業者として、増車の禁止や国土交通大臣より営業方法の制限による供給能力の削減命令を受ける可能性が発生するなど、神戸市域交通圏が特定地域指定を受けることで、極めて権利が制限される関係にある

以上



平成 27 年 7 月 15 日

運輸審議会 会長 殿

神戸市中央区港島 8 丁目 11 番 2
神戸エムケイ株式会社
代表取締役 青木義明

公述書

神戸市域交通圏を特定地域に指定することについて、以下の理由で反対します。

1. 減車強制は違憲の疑いがある

特定地域に指定され、

各種要件を満たした場合、非協力事業者への営業制限命令が可能となります。これは営業の自由、財産権を保障した憲法に違反する可能性が高いと多くの識者に指摘されています。改正特措法自体が議員立法であり、内閣法制局の審査を受けていないことから、法律としての出来が悪いということも周知の事実です。もちろん、この法律が違憲であるかどうかを判断するのは裁判所であり、運輸審議会の権限ではありません。しかし、運輸審議会一般規則第一条が定める「公平かつ合理的な決定」をするにあたり、一般の諮問案件とは前提が大きく異なることには十分に留意した上で審議を行う必要があります。

2. 台数規制は資本主義の基本に反する

供給を強制的に調整しようとする制度は、資本主義の基本に真っ向から反するものです。必要以上の規制強化が市場競争の活性化や消費者利便の向上を妨げる恐れがあることは常識です。この点は、マスコミでもたびたび取り上げられており、例えば平成 25 年 10 月 27 日付け日経新聞「問題が多すぎるタクシーの規制強化」、平成 26 年 5 月 4 日付け日経新聞「納得しがたいタクシー規制」、同じく 7 月 23 日付け朝日新聞「タクシー規制 慎重な制度づくりを」と社説として述べられております。

国が行うべきことは、台数規制ではなく、創意工夫を重ねた健全な競争がしやすい環境を整備し、不適切な事業者は速やかに退出させることができる制度作りです。

3. タクシーは市場ごとの特徴に応じた規制が必要である

特定地域指定による強制的な供給削減という制度の根底にある考え方は、タクシーはどれも同じであるという考えです。しかし、神戸でもタクシー会社ごとに提供するサービスの内容や営業形態は大きく異なるものとなっており、それらを考慮せず一律

に規制を行うことは不適切です。

タクシーの市場は、大きく流し市場と予約市場に分けられます。流し市場では市場原理が働きにくいいため、どのタクシーでも一定のサービス水準を維持する必要があるということが、一般産業と異なり各種規制が必要であるという根拠となっています。一方の予約市場では、利用者はタクシーを選択することができ、市場原理により質の悪いタクシーは淘汰されるため、安全面を除く規制は基本的には必要ないとされています。特定地域の指定基準に「流し営業が行われている地域」という基準が設けられているのも、この市場の違いを踏まえたものです。

平成24年に近畿運輸局が行った乗車形態に関する調査によると、神戸市域交通圏では流しによる乗車が8割、予約による乗車が2割となっています。ところが弊社は流しが1割、予約が9割と、他社とは異なり予約市場を主として営業しています。つまり、同じタクシー事業でありながら、実際はほとんど異なる市場を相手にしているのです。

そもそも市場が異なるという点と、予約市場では市場原理が働くという点を考慮せず、一律に台数規制を行うことを前提とした特定地域指定は、神戸のタクシーの実態を理解してものとはいえません。

4. 強制しなくとも多くの会社で減車は可能である

準特定地域協議会の資料によると神戸市域交通圏の実働率は平成25年度で74.3%と常時4分の1の車両が車庫で眠っている状況です。もちろんこれは平均値であり、中にはさらに多くの余剰車両を抱えている会社もあるものと思われます。現在でも神戸のタクシー業界では運転者減少に歯止めがかかっておらず、兵庫県タクシー協会発表の直近データである平成27年3月の神戸市域交通圏の実働率は72.7%にまで低下しています。

無駄な余剰車両を減車するだけで近畿運輸局の算定による適正車両数の範囲に入ることは容易にでき、一律に供給削減を行うことを前提とした特定地域に指定する必要性は存在しません。

5. 実働率の高い事業者の強制減車は従業員の解雇につながる

弊社の実働率は約9割と、他社より高くなっています。それでも平均すると約1割の車両は止まっていることにはなりますが、需要の繁閑による出庫車両の調整や、車検・修理等による休車等を考慮すると、余剰車両を抱えているわけではありません。仮に強制的な供給削減が行われるとすると、たちまち運転者の解雇を行わなければならない可能性が生じます。

また、特定地域計画で減車の基準となる車両数が、旧特措法と同じく平成20年7月11日現在の車両数であるいわゆる「基準車両数」とされると、弊社の場合は今の

228両から130両まで半分近くの減車を行わなければならなくなります。万が一そうなった場合は、従業員の半数を解雇せざるを得なくなるだけでなく、経営基盤自体が破壊されて会社の維持すら難しくなり、従業員を路頭に迷わす可能性すらあります。

労働者の働く権利を不当に奪うような政策が許されてよいはずはありません。

6. 利用者の利便性が下がる

タクシーの供給を削減することは、利用者にとっても単純にタクシーを利用できる機会が減ることとなり、利便性が低下します。

特に弊社の場合は前述のとおり9割が予約による営業をしております。現状でも、朝・夕・深夜の繁忙時間帯や、悪天候時には電話回線がパンクしたり、配車しきれず受注制限をせざるを得ないことが毎日のように起こっており、多くの利用者に迷惑をかけています。コールセンターの拡充やスマホ配車の導入など、できる範囲の努力はしていますが、車両数自体に上限がある以上、できることにも限界があります。

このような状況で供給削減が強制されると、全く配車が回らず、お客様に多大なご不便をおかけすることになります。

利用者の利便という輸送の安全と並んで最も重要なことを犠牲にしてまで供給削減の必要性があるのでしょうか。

7. 必要なのはタクシー活性化の議論である

タクシーの需給適正化のためには、活性化による需要喚起が必要であることは当然です。仮に特定地域に指定されると、協議会での議論は供給削減に集中し、活性化に関する議論はなおざりにされることは明らかです。しかし、準特定地域のままであれば、活性化に集中した議論を継続的に行うことが可能です。地方自治体や学識者、消費者などさまざまな分野の方がタクシーについて議論を行うという貴重な機会である協議会では、タクシー業界の活性化こそを議論するべきです。

特定地域指定への同意を決めた協議会でも、特定地域指定を推進する業界団体や労働組合の方は、今のタクシーにとって最も重要なのは活性化事業であると繰り返し述べ、私もその点については同意であるとの意見を述べさせていただきました。もし館前だけではなく、本当に活性化こそ最も重要であると心から考えているのであれば、特定地域指定に反対するべきなのです。

8. 指定基準の根拠が不明である

特定地域指定にあたって実働実車率や日車営収、日車実車キロは平成13年度と比較しています。平成13年度は単に規制緩和の前年度というだけであり、例えば比較対象をわずか4年後の平成17年度に変えるだけで実働実車率や日車営収、日車実車

キロのいずれも基準を満たさなくなります。

改正特措法が定める「供給輸送力の削減をしなければ、一般乗用旅客自動車運送事業の健全な経営を維持し、並びに輸送の安全及び利用者の利便を確保することにより、その地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難である」という基準を満たすかどうかを判断するのになぜ平成13年度と比較するのか、根拠が全く不明です。

神戸市域交通圏の現状が法律の定めるような危機的な状況にあるのかどうか、運輸審議会委員の皆様は、現地に足を運んで確認されるべきではないでしょうか。平成20年に仙台を緊急調整地域に指定するにあたり、運輸審議会では現地調査を行い、結果として指定機関を諮問より短縮する答申をしたと聞きます。単なる国土交通省の通達に過ぎない指定基準にとらわれず、法律の趣旨を尊重し、法律が定める基準に適合しているかという視点で議論いただきたいです。

9. 裁判所が違法とした公定幅運賃が延命される

改正特措法による公定幅運賃制度については、弊社らの訴えにより、大阪地裁・高裁、福岡地裁・高裁がいずれも違法として運賃変更命令の仮差止めを決定しています。公定幅運賃制度自体は特定地域に指定されなくても、準特定地域であれば適用されますが、特定地域に指定されることで、さらに少なくとも3年間は公定幅運賃制度が適用されることが確実にあります。

裁判所も違法であるとした公定幅運賃は一刻も早く廃されるべきですが、特定地域に指定されることで結果的には延命されてしまうこととなります。

10. 国会の附帯決議を尊重すべきである

改正特措法の成立にあたって、衆参両院において「特定地域の指定については、その法的効果に鑑み厳格に行うこと」との附帯決議がなされています。特定地域に指定するかの判断を行うにあたっては、輸送の利便や利用者の利便といった事項を総合的に判断し、安易に指定することは避けるべきです。

以上のとおり、運輸審議会は神戸を特定地域に指定しないよう国土交通大臣に答申すべきであると主張します。運輸審議会の委員におかれましては、是非とも勇気ある御判断をいただきたいと強く願います。

以上