

平成27年8月18日

国土交通省運輸審議会 御中

大阪市中央区瓦屋町3丁目4番19号
商都交通株式会社
代表取締役社長 三野文男



公述申込書

1. 事案番号
平27第5015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
大阪市域交通圏
4. 公述人
商都交通株式会社
代表取締役社長 三野文男 (みの ふみお)
[REDACTED] (74歳)
〒542-0066
大阪市中央区瓦屋町3丁目4番19号
電話番号 (06) 6763-7675
自宅 [REDACTED]
電話番号 [REDACTED]
5. 事案に対する賛否
特定地域の指定に関し賛成します。



平成27年8月18日

国土交通省運輸審議会 御中

大阪市中央区瓦屋町3丁目4番19号

商都交通株式会社

代表取締役社長 三野文男



公 述 書

(これまでの経緯)

1. 私は、大阪市域交通圏においてタクシー事業を経営する者であり、また、一般社団法人大阪タクシー協会の会長の職を賜っている者であります。このたびの特定地域の指定に関し、賛成の立場で公述させていただきます。
2. 大阪市とその周辺都市を含む大阪市域交通圏は、平成14年2月の規制緩和に伴い、新規参入や増車が急激に進むとともに、新規事業者を中心とした自動認可運賃の下限を下回る運賃の採用により供給過剰と過度な運賃競争が進行し、大阪は「規制緩和の実験場」とまで称されたところであり、大阪市域交通圏では、これにより事業者の経営環境や運転者の労働環境が悪化し、一方では違法駐車横行などによる都市交通等への悪影響をはじめ、安全や良好なサービスといった利用者利便が損なわれかねない状況に陥り、こうした諸問題の改善が喫緊の課題となっておりました。
3. このような状況の中、規制緩和における負の部分改善すべく、平成21年10月にいわゆる「タクシー特措法」(衆参とも全会一致で成立)が施行され、タクシー事業の適正化と活性化に取り組むこととなり、新規参入や増車についても一定の歯止めがかかりました。大阪タクシー協会では、事業者の自主的な取組として供給輸送力の削減に努め、車両数の20%を超える減車・休車を行い、近畿運輸局から提示された適正車両数の上限値をクリアするところとなりました。
4. その結果、1日1車当たりの営業収入において前年同月比でプラスに転じる状況が続いており、一定の効果が表れていると思っております。ただ、これによっても法が目指している乗務員の労働条件改善には十分なものとはなっておらず、さらなる取組の必要があるとして、このたびの「改正タクシー

特措法」が、昨年1月施行されました。

5. 「改正タクシー特措法」では、新たに「特定地域」と「準特定地域」の概念が導入され、従来の特定地域が準特定地域に移行するとともに、準特定地域の中から供給過剰状態等で「特定地域の指定基準」を満たしている地域に限り、準特定地域協議会での合意を得て運輸審議会に諮られ、特定地域に指定されることとなっており、大阪市域交通圏もこのような手続きを経て今日に至っております。

(大阪市域交通圏の現状)

1. このような中、本年2月に近畿運輸局から大阪市域交通圏が特定地域の指定基準に適合しているとの通知があり、平成26年度における需給状況の判断の結果として、平成25年度末車両数は、13,565両、それに対し適正車両数は、11,887両から10,567両となっており、1,678両から2,998両が供給過剰であるとの判断でありました。
2. 当然、全体としての数字であり、個々の事業者によって格差はありますが、業界として適正車両数に向けて適正化を促進していく必要があると考えます。
3. これまでの取組みの評価の中で、際立った改善がみられないという見方もありますが、平成21年の「タクシー特措法」が施行されず、従来のまま推移しておれば、業界の状況はもっと厳しい状況になっていたことは容易に推測できます。
4. また、「改正タクシー特措法」の施行により、運賃は「公定幅運賃」により一定の幅に収斂され、過度な運賃競争は改善されました。これにより、乗務員のお客の争奪がなくなり、これが乗務員の心理的な負担の軽減につながって安全運行に寄与しております。
5. 今後は、特定地域の指定をいただき、車の両輪である「適正化事業」と「活性化事業」を推進し、さらなる利用者利便の向上とともに、乗務員の労働条件の改善に努め、魅力のあるタクシー業界に様変わりしていかねばならないと考えております。

(タクシーの責務と規制)

1. タクシーは、地域公共交通機関として時間や場所の制約を受けない乗り物であり、地域のニーズにきめ細かく対応することができ、機動性、迅速性、移動の自由度の高い、ドア・ツー・ドアの便利な交通機関であります。何よりも人命を預かる大きな責務があり、安全・安心・快適といったことをないがしろにしては語れません。
2. そのような責務、言い換えれば公共の福祉を担っているのです。道路運送法

をはじめとした関係法令に規制されているのであって、その中で適法に事業経営を運営していくことが求められていると言えます。

3. このたびの「改正タクシー特措法」についても、法の目的は、地域における交通の健全な発達に寄与することであって、議論となっている適正化は、そのための手段であります。

このたびの特定地域については、全国に638の営業区域が存在すると仄聞しておりますが、このうち準特定地域に指定されている営業区域は153であり、今回、この準特定地域のうち、29の地域が特定地域の指定基準に適合しているとして特定地域の指定候補になりました。

このように、特定地域については、地域的にも極めて厳格に規定されており、また、指定期間も原則3年という縛りがなされております。そういう意味では、供給過剰など、改善を必要とする課題が現存している地域に特例的に適用される極めて限定的なものであると言えます。

4. 私は、現状のまま推移するよりも、特定地域に指定していただき、業界全体を見据えた視点に立って、特定地域協議会の場において闊達な議論を行い、さらなる安全・安心・快適な輸送を利用者に提供できる環境づくりにまい進したいと考えております。

5. 最後に、過日の準特定地域協議会において特定地域に指定されるべきとの事業者からの意見が70%を超えて議決がなされたという、その意向を踏まえていただき、特定地域に指定していただけるようお願いいたしまして、私の発言を終わらせていただきます。

本日は、発言の貴重な機会を与えていただき、ありがとうございました。