

平成 27 年 8 月 18 日

運輸審議会 会長 殿

大阪市大正区北恩加島一丁目 7 番 1 7 号  
大阪エムケイ株式会社  
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 2 7 第 5 0 1 5 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 大阪エムケイ株式会社  
住所 大阪市大正区北恩加島一丁目 7 番 1 7 号  
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 0 7 5 - 5 5 5 - 3 1 8 6

5. 事案に対する賛否

反対

6. 利害関係

大阪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、大阪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 8 月 18 日

運輸審議会 会長 殿

大阪市大正区北恩加島一丁目 7 番 17 号  
大阪エムケイ株式会社  
代表取締役 青木義明

### 公述書

大阪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. 特定地域指定による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、様々な問題があるとされている特定地域指定を安易に行ってはならないのは当然であり、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「問題が多すぎるタクシーの規制強化（日本経済新聞 H25.10.27）」、「納得しがたいタクシー規制（日本経済新聞 H26.5.4）」、「タクシー規制 慎重な制度づくりを（朝日新聞 H26.7.23）」と社説として述べられています。タクシー需要が今後も減り続けるという前提自体も確かなものではなく、例えば訪日客の急増等の外的な要因によって増加に転じる可能性すら十分あります。

改正特措法により供給削減と合わせて行われている公定幅運賃制度も、不況時に強制的に運賃を上げさせようとする経済学の常識を無視した制度です。このように供給、値段を国が定めるような業界は他にありません。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、大阪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。

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、大阪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。大阪タクシー協会が準特定地域協議会の資料として行った「タクシーに関するアンケート」でも、流し、駅待ち、辻待ちが82%、電話が17%と、ほぼ同じ結果が出ています。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、大阪のタクシーの実態を理解したものとはいえません。

#### 4. 選択性の向上によって供給削減は可能である

タクシー事業において、不十分な利用者サービスや労働条件の悪化などの諸問題が発生する大きな要因として、利用者がタクシーを選べないという点があげられます。このことは、平成20年12月18日の交通政策審議会答申「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」でも諸問題の生ずる構造的要因として、「歩合制主体の賃金体系」と並んで「利用者の選択可能性の低さ」が指摘されています。「サービス等に問題のある事業者であっても利用者の選択を通じては市場から排除されにくい、利用者には選択されるためのサービスの多様化や活性化が進まない」のです。そして、諸問題解消のために今後講ずべき項目として「利用者によるタクシーの選択」が冒頭に取り上げられ、国土交通省に答申されています。国土交通省でもこれを受けて平成21年に「利用者によるタクシーの選択性向上に関する検討委員会」を立ち上げるなど、今回の特定地域指定による強制的な供給削減などによらないタクシー諸問題の解決を模索してきました。

現在でも事業者の意識の変化や技術革新により、スマホ配車システムの拡大に象徴されるように、タクシー全体の選択性も高まりつつあります。予約市場においては、前述の答申のとおり、サービスに問題のある事業者は排除され、サービスの多様化や活性化が進みます。国が行うべきことは強制的な減車ではなく、より一層選択性が向上するよう支援し、悪質な事業者を市場原理によって排除することです。

#### 5. 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大阪市域交通圏の実働率は平成25年度で73.5%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

も大阪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、大阪タクシー協会発表の直近データである平成 27 年 6 月の大阪市域交通圏の実働率は 70.7%にまで低下しています。

仮に休車の半分に減車し、実働率を 85%程度にするだけでも 15%の減車が可能となり、近畿運輸局の算定による適正車両数との乖離率である 12.4%を超える減車を行うことは容易にでき、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。

## 6. 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なりませんが、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 223 両から 105 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。

原価の 7 割が人件費という典型的な労働集約型産業であるタクシー会社にとって、最大の財産は車両でもなければ営業権でもなく、タクシードライバーです。そのドライバーを理由もなく解雇することなどできるはずがありません。

## 7. 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。

現在、タクシー利用者を中心に、特定地域指定に反対する署名活動を行っており、既に多数の署名が集まっております。公聴会当日には証拠として提出しますので、この特定地域指定に対しての利用者の思いを審議にあたって参考にしてください。

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。

## 8. 地方公共団体が特定地域指定に反対している

特定地域指定への同意を協議した準特定地域協議会では、地方公共団体の構成員である3府市のうち特定地域指定に賛成したのは堺市のみで、大阪府と吹田市は反対に回りました。国土交通省がガイドラインで定める特定地域計画の合意に関する議決方法によると、少なくとも地方公共団体の全ての合意が要件とされています。つまり、地方公共団体のうち1者でも合意しなければ、特定地域計画は成立しません。過半数の地方公共団体が特定地域の指定にすら反対している現状では、特定地域計画が議決される見通しは全くなく、特定地域に指定する意味はありません。

地方公共団体は、特定地域に反対する理由として「規制緩和により多様なサービスを提供すべきではないか（大阪市）」「低廉で高質なサービスを受けられることが市民にとって最高（八尾市）」と、地域住民の足を守るにはどうあるべきかという視点から述べています。国の方針に対して地方公共団体が敢えて異を唱えるというのは余程のことです。運輸審議会の委員におかれましては、地方公共団体の過半数が反対しているという事実を是非ご考慮いただきたいと思います。

さらに、当初大阪の準特定地域協議会には、大阪市、吹田市も構成員として参加していましたが、途中で協議会から離脱しまいました。地域密着型の産業であるタクシーにとって、地方公共団体との連携は非常に重要ですが、これ以上つきあっていられないとそっぽを向かれてしまったも同然です。供給削減を巡る不毛な議論に時間を費やすべきではなく、再度大阪市や吹田市に協議会に復帰してもらい、地方公共団体も交えて準特定地域協議会でタクシー活性化について実のある議論を進めるべきであります。

## 9. 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。もし建て前だけではなく、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。

## 10. 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營收、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營收、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14年も前である平成13年度と比較するのか、根拠が全く不明です。

大阪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。運輸審議会は諮問案件が法律が定める要件に適合しているかを審議し、国土交通大臣に答申するのが役割です。単なる国土交通省の通達に過ぎない特定地域指定基準は一つの参考にするに留め、法律の趣旨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なります。

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になります。

#### 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、運輸審議会は大阪を特定地域に指定しないよう国土交通大臣に答申する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、特定地域の指定にあたっては運輸審議会への諮問が必要とされている理由を踏まえ、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