

国土交通省運輸審議会 殿

〒654-0143

神戸市須磨区菅の台 7-8-11

大龍法律事務所

神戸大学名誉教授

東京大学法学博士

弁護士 阿部 康隆



TEL 078-791-8017

FAX 078-022-5776

公述申込書

今般、公聴会において公述を申込みたく、運輸審議会公示第 8 号の規定により、公述を申出いたします。

- 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) 公述しようとする者の氏名、住所、職業、年齢
氏名 阿部 泰隆 (アベ ヤスタカ)
住所 [REDACTED]
職業 弁護士
年齢

- 7) 事案に対する賛否
反対

備考 公述書は後日送らせて頂きます (8 月 20 日必着)

公述者に選定されたならば、公聴会当日、午前に神戸にて弁護士会の打合せがあり、公聴会に約 30 分ほど遅れると思われませんがご配慮よろしくお願ひ致します。(申し訳ありません)



平成 27 年 8 月 17 日

運輸審議会御中

公 述 書

大阪交通圏特定地域の指定について

2015年8月19日

弁護士 神戸大学名誉教授 阿部泰隆 73歳



〒654-0143 神戸市須磨区菅の台 7-8-11 大龍法律事務所

9月11日の公述に当たり、特定地域の指定にはどうも賛成できないとの意見を述べます。

一 特措法は風吹けば桶屋が儲かる違憲の論理。

タクシー特措法は、タクシーの供給過剰→競争激化→労働条件悪化→事故の増大→利用者の利便の減少との間に因果関係があると称している。そこで、準特定地域の指定、公定幅運賃制度の導入が行われて、運賃競争を禁止するとともに、さらに、今回、特定地域の指定により新規参入・増車禁止、さらに、強制減車を行おうとされている。

しかし、この理屈は全部誤魔化して、風吹けば桶屋が儲かるという屁理屈である。最高裁昭和50年の大法廷判決で違憲とされた薬局の距離制限（距離制限によって不良医薬品を防止できるというまやかしの論理）と同じである。車両台数を調整しても、事故減少、労働条件改善に直ちにつながるわけもなく（むしろ、運転手の解雇につながる）、利用者の利便は図られない。利用者の利便などと称するなら、利用者目線で工夫すべきである。タクシー営業は、憲法22条で保障されているから、それを制限するには、その目的、手段とも合理性・必要性がなければならぬが、この屁理屈では、違憲審査に耐えることはできない。

二 利用者無視の業界の内向きの論理

しかも、増車禁止・減車強制の制度は、業界がパイを拡大することなく、利用者へのサービス向上の努力をすることなく、限られたタクシー利用者を分かち合おうという、業界側の内向きの論理である。こんな政策では、業界も発展せず、事故を減らすことも利用者のサービス向上も図られるはずがない。このような制度は、現在の日本では他に例がない異常なものである、

三　そもそも指定要件である供給過剰を満たさない。

特定地域の指定は、供給過剰を要件とする。国交省の通達で定めた供給過剰の基準は、規制緩和前（平成13年）と比較して日車実車キロ又は日車營收が減少したことである。しかし、競争が原則のこの日本国憲法の下では、規制を前提とするそのような基準は基本的に誤っている。売上げが減っただけで、価格を公定し、操業短縮を強制できるのでは、日本中統制経済ばかりになる。

さらに、タクシー特措法は独禁法の適用を除外しているが、それは営業の自由と競争を保障している憲法の下では、業界共倒れというような緊急事態に限るべきである。

したがって、仮に特措法自体は違憲ではないとしても、それを適用する基準である供給過剰は、過当競争で、赤字倒産が続出するといった事態に限定すべきである。そのような事態は少なくとも大阪交通圏では発生していないので、特定地域の指定の要件を満たさない。

これで本日の課題は終わりであるが、さらに、当局の説明する指定の根拠は全て誤りであることを指摘する。

四　経営者は儲けているから規制の根拠がない。

供給過剰のために、労働条件が悪いとされているが、そもそも、労働条件が悪いというのであれば、それは経営状況が悪化しているためなのか、事業者は儲かっているが、運転手にしわ寄せされているのかという問題がある。運転手の待遇が悪いというデータばかり提出されるが、事業者の経営状況のデータを出さないままでは、説得力がない。事業者の経営状況を公開して、儲けを労働者に還元することが先決である。

たとえば、第一交通産業（北九州市）は、平成28年3月期の決算短信を公表したが、全体の売上高は218億円余、前期比で22%以上、営業利益は18億円以上、経常利益も18億円以上である（交通論壇速報版、平成27年8月8日）。増車・新規参入の圧力がかかっているが、それは事業者が儲かるからである。特定地域の制度は、既存業者が増車・新規参入を阻止して、さらに儲けしようとしているとしか理解できない。それは、利用者の利便という道路運送法の目的にも反する。

タクシー業界の特殊性として、供給過剰になって、儲けが少なくなると、増車をして、収益を拡大しようとするので、ますます供給過剰になるという構造的な問題があると言われている。しかし、それでも、増車するのは、増車によって多少の利益が得られると見込んでいるからである。そうすると、それは供給過剰というべきものではない。増車によっても赤字になれば、増車を控えるであろうから、増車を禁止する必要はない。まして、減車させる理由はない。

もちろん、経営が苦しい業者もあるだろうが、競争に負けて敗退する業者は廃業するか営業譲渡すればよい。それが通常の業界の姿であって、タクシー業界だけ例外であって良いわけではない。

五 実は運転手の処遇は悪くない。

運転手の給与が悪くとして、全産業平均と年齢別で比較する表が提出されるが、不適切な比較である。

運転手は、年功を積んで熟練することにより給料が上がるという普通の会社員とは異なり、年齢・熟練関係なしの職務給の職業であるから、全産業平均と年齢別で比較するのは間違いである。

運転手は60代、70代でも新規採用されるが、普通の職場ではその年代はパート、嘱託に止まる。年金の不足分を補うためにパート的にも働ける。そうすると、他の産業と比較するなら、スーパーのパートや警備員、シルバー人材センターの斡旋業務と比較すべきである。年功序列で昇給する他の職場と比較すべきではない。

現実にも、神戸のMKタクシーは、ハイヤー乗務員年収500万円以上として募集している。相互タクシーは月給26万円保障で募集している。待遇が悪いわけではない。

それに、運転手は、待ち時間が長いから、勤務の密度は低い。しかも、上司も部下もいないので、普通の会社員のようなストレスはかからない。冷暖房完備の室内勤務である。雨・風・酷暑・極寒の日も、戸外で立ちどろしの警備員とは比較にならない。

したがって、規制の根拠である運転手の待遇の悪さという認識に誤りがある。

運転手を募集しても、若者が応募しない、高齢者が増えているので、事故が増えているとの主張がある。

しかし、それなら経営者が待遇改善に努力すべきである。また、利用者の目線では、若者であろうと高齢者であろうと、安全に運転し、サービスが良ければ結構である。普通の会社のように年功を積んで熟練する職業ではないのであるから、若者が入らなければならない必然性はない。高齢者といっても、会社を定年退職して、年金を受給し始めている60代後半の者は、病気がなければ元気であり、タクシー業務を行うのに支障はない。65歳以上を高齢者というのは、人生50年の時代の発想であって、今日、高齢者とは少なくとも75歳以上に限るべきである。

六 事故防止のためには違反業者の処分が有効

さらに、事故防止のためなら、公定幅運賃、車両台数の規制等という手段は、完全に的外れである。これらを導入すれば経営は楽になるだろうが、だからといって、事故を実効的に防ぐ経営方針を採るとは限らない。むしろ、事故を起こしても、儲けだけは確保できるという、およそ利用者の利便に反することになる。

事故を防ぐためなら、直接に、重大事故を起こしたり、事故率が高ければ会社が潰れるような規制をするべきである。そうすれば、事業者は事故防止策を一生懸命工夫するはずである。

具体的には以下のようなことが言える。

個人タクシーについては無事故無違反歴が厳しく要求されている。これは経営の問題ではなく、運転の問題であるから、法人運転手についても同様に考えるべきである。まともな経営者なら、採用の時に事故歴次第で不採用とし、また有責事故次第で免職にすることになる。そうすれば、高齢者でも大丈夫である。

先日、北新地からタクシーに乗ったら、後部座席のシートベルトを椅子の下に隠して、頼んでも出せないタクシーがあった。これは道路運送車両法違反であり、事故の際、乗客の障害の重大化・死亡につながる。こうした運転手とその属する会社名は、当局に通報してください。厳重に処分しますと公告すべきである。

各社毎の事故状況、事故の程度・責任を考慮した事故数、事故率、保険加入状況等を事業者と運輸局のホームページに公開すべきである。

隔勤運転手は一日の勤務時間が長く、夜中、過労で、事故が多いという。その勤務体制をやめさせるのは、事故率の高い会社を厳重に処分すればすむ。

歩合給が無理な運転の原因だという。それなら、事故率の高い会社を厳重に処分すれば、歩合給の割合を減らす方へのインセンティブになる。

そうすれば、運転手の募集が困難になるとの反論があろうが、そのため車両が余って、減車するなら、あるいは、運転手の給料をアップせざるを得ないなら、それで結構である。事故の多い運転手を採用してはならないという基本を外して、給料を上げれば事故が減るなどというのは詭弁である。

七 さらに、利用者へのサービスの向上策を考える。

供給過剰か否かは、供給サイドで考えるのではなく、道路運送法の目的であるサービスを受ける側から考えるべきである。待ち時間が短いならば、供給が十分と言える。それは大雨、暴風の時を基準とすべきである。今でも、そうしたときはタクシーの待ち時間が長いから、供給過剰とはいえない。

大雨、暴風割増しを導入すべきである。タクシーには本日割増し中という表示を屋根にすることを認める。そうすれば、雨等の時、今日は割増しで稼ごうと思うタクシーが増えて、待ち時間が短くなる。

晴天の昼、大阪駅前のタクシーは長時間待っているが、それを供給過剰と言う

べきではない。そんなところで待たず、別の場所、別の時間にシフトすれば良いだけのことである。

タクシーの運転手は、正社員のように朝から夜まで働くという前提と取る理由がない。むしろ、タクシー業の需要は時間帯によって大きく変動するから、夕方、夜しか走らないという運転手がたくさんいる方が良い。飲み屋でも焼鳥屋でも、昼は閉店で、夕方から夜半までというのが多い。それと同じくすればよいのである。

年金暮らしの運転手は、パートとして、都合の付く時間だけ働けばよい。

要するに、タクシーサービスの改善は、運賃を公定したり、減車させたり、増車を禁止するのではなく、単に事故の多い会社を厳重に処分する、利用者目線で考えるだけで、解決するのである。

八 減車は任意で

減車は、儲けからなければ任意に行えばよい。任意に減車すると、次に増車したいときに認められないからと、有休車両を抱えてしまうようであるが、それなら、増車も自由にすれば良いだけのことである。増車も任意にすれば、供給過剰の時は減車も進むのであるから、事業者任せればよいのである。

新規参入を抑制すると、タクシーは努力しなくても一定の顧客を確保できるので、サービス向上の努力をしなくなる。新規参入を認め、サービスの工夫合戦をするようにすれば、電話呼び出しの機会は増える。

九 協議会における同意の違法

1 大臣が法律に基づく特定地域指定の権限の行使の要件として、協議会の同意を取るということになっているが、実質的には協議会の意見通りになるとすれば、行政権限の私人への丸投げで違法である。そうでなければ、協議会では同意しても、指定しないことがなければならない。

今回は、この同意にも関わらず、きちんと法令を憲法に照らして解釈の上ご判断を頂きたい。

2 協議会の票数の教え方は、議決権一覧として示されたが、なぜこれが妥

当なのか、わからない。しかも、前回と比較して新規加入を認めて、急増している。これでは結果を恣意的に左右できる仕組みである。それが行政権限の行使の根拠になるのは不合理である。したがって、今回はこの同意は恣意的で無効であるから、指定の要件を満たしていない。

3 しかも、議決権は供給側が大多数である。それはカルテルによる供給制限である。増車すべきか、供給過剰として減車すべきかは、消費者サイドが判断すべきである。しかし、消費者はほとんどいない。

そうすると、失礼ながら、泥棒が刑法改正を議論しているのと同じ。それは極めて不公正な手続である。被害者が刑法改正の会議に出なければならない。

したがって、適法な同意がなされたとは言えず、指定要件を満たしていない。

一〇 まとめ

以上のようにタクシー特措法のシステムは、目的と手段がおよそ整合せず、営業の自由を制限する合理的な根拠はなく、利用者の利便を害するので、違憲である。また、新規参入禁止・減車を行っても、労働者の待遇改善、事故防止にはつながらない。そこで、運用としても、そのまま特定地域に指定するのは違憲となる。運輸審議会は行政機関であるから違憲論には立ち入らないとしても、裁判所で違憲とされる事態を回避する必要はあるから、供給過剰の概念を特に厳格に絞るべきである。そうすると、他の業界と比較して、倒産続出という事態もなく、大阪圏ではタクシーを待たなければなかなか来ないという、天候、時間帯、場所もあるから、まだ供給過剰とは言えず、指定要件を満たしていない。

以上