

平成 27 年 8 月 18 日

運輸審議会 会長 殿

札幌市白石区中央一条 5 丁目 4-20
札幌エムケイ株式会社
代表取締役 平山 功

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 1 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

札幌交通圏

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 札幌エムケイ株式会社
住所 札幌市白石区中央一条 5 丁目 4-20
公述者 平山 功 (ひらやま いさお)
職名 代表取締役
年令 64 歳
連絡先 011-812-6565

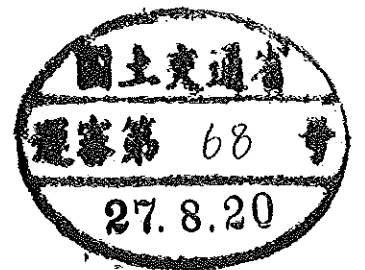
5. 事案に対する賛否

反対

6. 利害関係

札幌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、札幌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

札幌市白石区中央一条 5 丁目 4-20
札幌エムケイ株式会社
代表取締役 平山 功

公述書

札幌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。この点の詳細については、弁護士の意見書（資料 1 「特定地域指定の問題点」）を証拠として提出をしますので、参照願います。

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、法律を解釈・運用するにあたっては、憲法上の問題点に十分注意を払う必要があります。また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こと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。また法律の条文の解釈にあたっては憲法との整合性は

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性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、札幌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。

国土交通省が平成 18 年に行った乗車形態に関する調査によると、政令指定都市では無線や車庫待ちなどの、予約等による乗車が 23% となっています。札幌ハイヤー協会が準特定地域協議会用に今年行ったアンケート調査でも、「電話で呼ぶ」「アプリで呼ぶ」が 23% と同じ割合になっています。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、札幌のタクシーの実態を理解した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札幌交通圏の実働率は平成 25 年度で 89.5% と常時 1 割以上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。現在でも札幌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、実働率はさらに低下しています。

無駄な余剰車両を減車するだけで北海道運輸局の算定による適正車両数の範囲に入ることはでき、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. 供給の削減は従業員の解雇を招く

車両の稼働率を示す指標である実働率は、当然ですが会社によって異なり、弊社の場合、今年度の 7 月までの 4 ヶ月間の実績は 99.1% です（資料 2「タクシー輸送実績推移」参照）。これは、100 台あるタクシーのうち休車は 1 台に満たないことを意味しています。タクシーには車検・修理等による休車もあり、実働率 100% は現実的ではないことを考慮すると、1 台たりとも余剰車両を抱えているわけではありません。つまり、仮に強制的な供給削減が行われるとすると、即乗務する車両がないド

ライバーが発生し、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るのです。

また、特定地域計画で減車の基準となる車両数が、旧特措法と同じく参入時点の平成21年4月22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100両から40両まで6割も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、従業員の半数以上を解雇せざるを得なくなるだけではなく、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。

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。

昨年4月27日から5月10日まで、MKグループではタクシー利用者を対象に、改正特措法の是非を問うアンケート調査を行い、札幌MKだけでも述べ2,053件の回答がありました（資料3「アンケートハガキ集計結果」参照）。その結果、改正特措法に対しては「賛成2%、反対64%、わからない34%」という圧倒的な差がつかれました。改正特措法に賛成する利用者はほんのわずかです。改正特措法への賛否理由を問う自由記入欄には、1,058件の回答がありましたが、そのほとんどが改正特措法がおかしいというご意見か、札幌MKへの激励・評価の意見です（資料4「改正特措法への賛否理由の自由記入欄全件」参照）。本アンケートは供給削減よりも運賃強制値上げをメインとしたものではありませんが、どちらも利用者の感覚からかけ離れた制度であり、ほとんどの利用者が特定地域指定に反対であることに疑う余地はありません。

現在MKグループでは、大阪、神戸、福岡で「特定地域指定反対」に関する署名活動を行っております。既に数万名の署名が集まっており、今後札幌で署名活動を行ったとしても同様に相当数の署名が集まることは確実です。

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。

需要の少ない時間帯の供給を削減しても利便性には影響がない考え方もあるかもしれませんが、これもタクシーの公共的な役割を無視したものです。確かにタクシー会社によっては、今でも夕方や深夜の需要が多い時間帯を主とした営業を行っていますが、札幌MKは市民の足を守る公共交通として24時間タクシーを供給しています。タクシーを利用されるのはススキノへ行ったり、終電後に自宅に帰る利用者だけではありません。唯一のドア・トゥ・ドアの交通機関であるタクシーを最も必要としているのは、高齢者や障害者といった交通弱者の方です。昼間は高齢者等の通院や買い物でのご利用が多数を占めています。単に需要が少なく公立が悪い時間帯だからといって供給を減らし、これらのお客様を切り捨てるわけにはいきません。交通困難者にとってはタクシーこそが生命線であり、それを守ることこそがタクシーの公共交通としての使命なのです。目先の損得を考えるだけでなく、長い目でタクシーの存在価値を高めていかなければなりません。

7. 利便性低下による需要減少を考慮する必要がある

前述したとおり、弊社の事例を取り上げてもタクシーの供給削減は利用者の利便性を低下させることは明らかですが、一般論としてもタクシーの供給が減ることで、空車のタクシーが減り、必要なときにタクシーに乗れない事態が頻発し、程度の差はあれ利便性が低下することも明らかです。

タクシーとは移動手段の一つであり、タクシーに限定した需要や供給の議論をしても意味がありません。利用者は、徒歩も含めて様々な移動手段があるなか、利便性、速達性、価格、接客などのサービスを総合的に判断して移動手段を選択します。例えばバスと比較した場合、タクシーは一般に利便性（本数が限られているバスと異なり、必要なときに利用できる）、速達性（路線が決まっているバスと異なり、ドア・トゥ・ドアで直行できる）には優れていますが、価格で劣っています。もしタクシーの供給を削減すると、利便性が大いに低下し、今まではタクシーを利用していた利用者がバスに移行する事態が生じます。同じことはタクシーと鉄道、マイカー、徒歩、自転車の間でも生じ、結果的にタクシー需要が減少する可能性があります。

供給削減という手法による需給適正化という考え方自体が机上の空論に過ぎないということは御承知置きください。

8. 必要なのはタクシー活性化の議論である

① 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べきです。

- ② 例えば、今準特定地域協議会が取り上げるべき重要なテーマに外国人観光客の取り込みがあります。ここ1～2年で外国人観光客の来道者が大幅に増えていますが、タクシー業界には全くといってよいほど影響がありません。乗換なしで目的地に直行できるタクシーは、外国人観光客にとっても非常に便利かつ魅力的な交通機関のはずであり、まさに宝の山です。

外国人への対応は一朝一夕でできることではなく、すぐに始めなければ手遅れになる可能性もあります。MKグループでは古くから留学生制度を設けるなど英会話ドライバーの育成に取り組んできましたし、東京や大阪、京都などでは業界としても様々な取り組み既に始めています。このままでは札幌だけが乗り遅れてしまうことになりかねません。減車の適否を巡ってダラダラ議論を続けている余裕はもうありません。

- ③ 準特定地域協議会での資料によると、札幌交通圏の車両数ベースでの赤字事業者率は57.1%（H25）と、実に半分を超える事業者が赤字に陥っています。改正特措法は、実質的にこの赤字事業者を救うことを目的としていますが、供給削減という手法は単なる延命手段に過ぎず、根本的な改善とは程遠いものです。

まず大前提として、タクシー需要は高度経済成長時代をピークとして数十年にわたって右肩下がりに減少しています。決して規制緩和等による短期的な傾向ではありません。つまり、これまでの旧態依然たるビジネスモデルというのが、最早時代に合わなっているという構造的な問題なのです。これを改善するためには、特定地域指定などのような小手先の手段ではなく、ビジネスモデル自体の転換という大手術が必要です。

もちろん、当社のビジネスモデルがその唯一の答えであるというつもりは全くありません。一つの答えではあるかもしれませんが、今でも約4割の黒字事業者があり、それぞれ顧客層や地域に応じたビジネスモデルを持っているはずで、まずは優良な

事業者を学び、競争力を高めていくことによってしか根本的な改善は不可能です。

9. 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平成13年度と比較するのか、根拠が全く不明です。この点の詳細については、前述の弁護士の意見書（資料1）を参照願います。

札幌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。是非夜のススキノの弊社専用のりばの状況をご覧いただきたいと思います。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。

10. 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、MKグループの訴えにより、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。

11. 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、運輸審議会は札幌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