

平成27年7月14日

国土交通省 運輸審議会 御中

豊中市服部南町3丁目5番12号
阪急タクシー株式会社
代表取締役 鈴木雅司



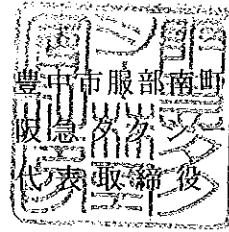
公述申込書

1. 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. 公述人 ^{すずきまさし}鈴木雅司 52歳
勤務先および役職
豊中市服部南町3丁目5番12号
阪急タクシー株式会社 代表取締役
電話番号 06-6863-6001
自宅
[REDACTED]
[REDACTED]
5. 事案についての賛否 賛成



平成27年7月14日

国土交通省 運輸審議会 御中



豊中市服部南野3丁目5番12号
株式会社
代表取締役 鈴木雅司



公述書

私は、京阪神の4交通圏（京都市域、北摂、大阪市域、神戸市域）にまたがり629両で営業しております、阪急タクシーの代表取締役の鈴木でございます。

今回、神戸市域交通圏における特定地域指定について、賛成の立場で意見を述べさせていただきます。

1. 神戸市域交通圏の特徴

神戸市域は、狭隘な平野部に鉄道が東西に3路線あり、当社をはじめ、多くのタクシー会社は南北もしくは駅間のフィーダー輸送を担う重要な役割を持っています。また、坂が急なため、生活上もタクシーは重要で、安全な移動手段を安定的に供給する使命があります。

2. 当社の状況

そのような状況下で、当社は、お客様に安全・安心・快適な輸送を提供することを通じて、グループ会社の阪急電鉄、阪急バスと共に、住みやすく魅力ある街づくりに貢献するべく日々努力しております。当社は、阪急バスと共に阪急電鉄のフィーダー輸送を担当しており、地域にはなくてはならない存在であると自負しております。

しかしながら、当社も、平成14年の規制緩和以降、総営業収入、一日一車当たり営業収入ともに年々減少傾向にあり、安定的なフィーダー輸送提供の使命を果たす上において、少なからず支障が生じてきております。

3. 公共交通としてのタクシー

タクシーは神戸市域交通圏のみならず、全国いずれの地域においてもなくてはならない公共交通機関です。そして、公共交通を営む上での大前提は、安全の確保ですが、

その安全の確保は一朝一夕に成し遂げられるものではなく、継続的な分析、改善をとおしてレベルを上げていくものです。ですから、公共交通が完全な自由競争にさらされて、参入、撤退が頻繁に行われるような状況はあるべきでないと考えております。

お客様の安全をしっかりと担保していくために、また、お客様に安心してご乗車いただくために、事業者には様々な取り組みが必要です。

まずは、この事業を営むにあたり、お客様と接する乗務員の確保です。一般常識、接客態度、運転技能、健康状態など、一定の資質を備えた人材を選考し採用しなければなりません。その後、事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則第36条に基づき合計10日間の教育を実施しますが、当社の場合は、地域の要請に応えるため、阪急グループの一員としての品質を保つために18日間の教育を実施しております。さらには、日常の労務管理を通じて、サービスの質を保持するよう努めております。

また、他に安全投資も必要です。車両は新しい車を使用するにこしたことはなく、かつ、きっちりとメンテナンスして、安全性の担保とともに、見た目の安心感や、快適な乗り心地を提供しなければなりません。それらのベースに、道路運送法をはじめとして、労働基準法や労働安全衛生法なども含めた法令や通達を遵守して社会的責任を果たすという当然の責務があり、それにより業界秩序も維持されます。公共交通機関として当然担保すべきこれらのことにはコストがかかります。しかし、完全に規制が撤廃された状態の下、簡単に新規開業ができ、簡単に廃業できるようでは、業界全体が公共交通機関として安定的な輸送を提供するという使命を果たすことができません。参入や運賃に関する規制を完全に撤廃することは、タクシー業界にはそぐわないと思っております。

4. 規制の必要性について

平成14年の規制緩和では、事業者間の競争によりタクシーの質がよくなり、旅客の利便性が向上すると期待されておりました。しかしながら、実際に起こったのは無秩序な低価格競争と安易な新規参入でした。

経営努力を怠らなければ、安い運賃で質の良い輸送を提供できお客様は増えるという、至極全うであるかのようにうつる主張があります。しかし、低価格競争に追随する会社が現れば、その新たな低価格の会社が、たとえ一時的であれ相応の顧客を他社から奪い取ることはいとも簡単なことです。これでは、単なるシェアの奪い合いとなり、結果として、産業の衰退と従業員の労働強化および低賃金化を招くこととなります。その施策が招くリスクを自らが負わず他に押し付けることは経営努力とは言えません。

この度の改正特措法は、運賃の適正化と、供給量の適正化が意図されております。この法律が施行され、運賃につきましては公定幅運賃への収斂が進み、過度な運賃競争が一旦影を潜めていることは歓迎すべきことです。

次は、供給量の適正化ということになりますが、先の規制緩和により車両数は5869両から6415両まで膨れ上がりました。これにより、先ほど述べたようなシェアの奪い合いが生じ、ひいては輸送の質、乗務員の質も低下し、規制緩和でもたせられると期待されていた旅客の利便性の向上やタクシーの質の向上とは程遠い現実となりました。そこで、平成21年に施行された特措法により両数の減少が図られましたが、日車営収の改善に一定の効果があったものの、その効果は限定的で、無秩序な参入により一度崩壊した利用者からの信頼を取り戻すまでには至らず、結果として、依然供給過剰の状態が続いています。

いずれの業界にも特有の規制があるものです。それは安全を確保するためであるとか、消費者保護のためであるなどさまざまですが、まさに、タクシー業界の規制とは、公共交通としてお客様の安全・安心を担保するためのものと認識しております。

タクシー業界では、通常、事業コストの内、70%以上が人件費コストで占められております。残りの30%未満で他のコストを賄い、残る利益はごくわずかです。まさに適正な運賃を設定し、中長期的な輸送の質の向上を図るため、乗務員の労働条件にも配慮しながら、安全・安心・快適のためのコストをいただくことは必要なことです。そのためにも、供給過剰問題を解消するとともに、活性化策を推し進めていくことは必要不可欠です。以前のような無秩序な新規参入や低価格競争を許す環境には戻るべきではなく、業界の秩序を取り戻すために、早期に特定地域指定され、その間に適正化、活性化について深く議論されることを望んでおります。

5. 特定地域指定について

国の試算データによりましても、神戸市域交通圏は実働実車率、赤字車両数シェア、総実車キロ、日車営収など、いずれの指標におきましても指定基準に適合しています。

当社も同様に、日車営収は減少傾向です。平成23年度からは回復傾向にありますが、その動きは非常に緩やかで、総収入の減少と相まって経営を圧迫しています。

そのような状況から脱却するため、運賃問題も含めた活性化策の議論が急がれます。業界内で議論される活性化策は、独占禁止法などの制約をうけることが多くなるでしょう。ですからなおさら、特定地域の指定をうけ、活性化事業と位置付けることが非常に重要となります。

特定地域に指定されることにより、神戸市域交通圏の各社が、短期的なシェアの奪い合いに終始することなく、地域のために安定的に安全輸送を提供していける適正な事業環境を取り戻すための土俵が整うものと考えています。

以上