

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定
(新潟交通圏) 事案に関する公聴会における
質問に対する回答

運輸審議会公聴会

平成27年7月7日

公聴会における一般公述人からの質問に対する国土交通省の回答

- 供給過剰により、運送収入の減少、交通渋滞の発生、安全性の低下や労働環境の悪化などを惹起している。また、収入の低さから人材確保が困難となっている。このため、特定地域に指定し、労働環境の改善を行うべき。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 協議会事務局（新潟県ハイヤー・タクシー協会及び新潟市ハイヤー・タクシー協会。以下同じ。）がパブリックコメントやアンケート等の重要事項の情報を提供しなかった。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 協議会事務局は公定幅運賃についても、通達に関する情報を示していないこと等から、協議会から当局に提出した意見書において初乗距離短縮運賃を設定しないよう求めたことは法的に問題がある。・・・・・・ 3
- 協議会の同意あるいは運営方法に瑕疵がある。また、議事概要が開示されていない。・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- 協議会の議決について、議決行為が不平等、議決数が不明朗等の問題がある。・・ 5
- 特定地域の指定基準が新潟交通圏の実態に即していない。・・・・・・・・・・・・・・ 6

公聴会における運輸審議会委員からの質問に対する国土交通省の回答

- 指定によりかなり厳しい措置の発動の可能性があるが、新潟交通圏の抱える問題点、指定の理由についてどう認識しているか。．．．．． 7
- タクシー事業者の票の取りまとめ方も含め、協議会の運営に不備はなかったか。．．．．． 8
- 特定地域の指定により、労働環境の悪化や安全性への懸念といった構造的な課題が、どのように改善されると考えているのか。．．．．． 9
- 事業者の知恵と努力で切磋琢磨することが重要。高齢化対応など、活性化策をどのように進めていくのか。．．．．． 10

阿部 政信公述人、五十嵐 真也公述人、海藤 正彦公述人、高橋 良樹公述人及び三田 啓祐公述人からの質問に対する国土交通省の回答

供給過剰により、運送収入の減少、交通渋滞の発生、安全性の低下や労働環境の悪化などを惹起している。また、収入の低さから人材確保が困難となっている。このため、特定地域に指定し、労働環境の改善を行うべき。

多くの方から、新潟交通圏における供給過剰の状況、道路交通への影響や賃金等の労働環境の悪化等の現状についてのご指摘がありました。さらに安全・労働関係法令についての一部事業者の法令遵守への懸念、企業倒産など切実な実情についてのご説明を頂きました。こうした課題のご指摘は、改正タクシー特措法の趣旨・背景と一致するものであり、国土交通省としても問題意識を共有するものであります。

また、特定地域の指定を行うとした場合に、懸念として指摘されることがある、運転者の解雇や利用者利便の低下等の可能性について、必ずしも懸念に及ばない旨のご意見がありました。さらに、企業経営の効率化の観点から、協業化や集約化等についてもご見解を頂きました。いずれも貴重なご意見として今後の改正タクシー特措法の運用に当たっての参考とさせていただきます。

公述人の方々がご指摘された新潟交通圏の供給過剰の状況とそれを背景とした様々な弊害の現状を踏まえると、速やかに特定地域の指定を行い、改正タクシー特措法の枠組みに基づいて供給過剰の解消を進めていくことが不可欠と改めて認識いたしました。

伊藤 稔公述人及び坂井 鶴美公述人からの質問に対する国土交通省の回答

協議会事務局がパブリックコメントやアンケート等の重要事項の情報を提供しなかった。

とりわけ平成26年12月に実施された2件のパブリックコメントについて、新潟県ハイヤー・タクシー協会及び新潟市ハイヤー・タクシー協会の会員に対し、事務局が通知せず、あるいは適切なタイミングで通知しなかった、とのご指摘ですが、パブリックコメントについては、「電子政府の総合窓口」、いわゆる「e-Gov（イーガブ）」や国土交通省のホームページにおいて広く一般に周知する方法で実施しており、タクシー事業に限らず、個別の事業者団体等を通じて周知や意見募集を行うことを前提としている訳ではありません。

したがって、本件について、関係するタクシー協会内での周知等が十分であったか否か、適切であったか否かについては、団体の運営のあり方についての論点であり、その事実関係や適否については、パブリックコメント手続きや本件特定地域の指定の正当性に直接影響を与え、あるいは手続きに瑕疵を生じさせるものではないと考えております。

また、協議会資料として提出されたアンケートについても、配布基準等についての説明がなかった、アンケートの内容が怪しい等のご指摘がありましたが、今回のアンケートは地域の利用者の意向を把握するための一つ的手段として、国土交通省が示したアンケート項目の雛形に沿って行われたものであり、結果をみても、特に恣意的な誘導等の問題点は見受けられないものと考えております。なお、アンケートの実施要領や回答内容等については、個人情報保護の点で問題が生じないよう留意すべきことは当然ですが、関係者間で情報共有して頂くことが望ましいと考えております。

坂井 鶴美公述人からの質問に対する国土交通省の回答

協議会事務局は公定幅運賃についても、通達に関する情報を示していないこと等から、協議会から当局に提出した意見書において初乗距離短縮運賃を設定しないよう求めたことは法的に問題がある。

これらは公定幅運賃の設定とその運用に係るものであり、特定地域の指定に直接関わるものではないと考えております。

伊藤 稔公述人、齋藤 章公述人及び坂井 鶴美公述人からの質問に対する国土交通省の回答

協議会の同意あるいは運営方法に瑕疵がある。また、議事概要が開示されていない。

新潟交通圏の第1回協議会で協議会設置要綱について決議されていない、したがってこれに基づいて行われた第2回協議会での同意には瑕疵がある、とのご指摘ですが、第1回協議会の議事概要には設置要綱の変更について決が採られ、承認された旨が示されており、この点について、あるいは、この設置要綱に基づいて開催された第2回協議会の運営・同意について瑕疵があるものとは考えておりません。

また、協議会の議事録が開示されていない等のご指摘もありました。協議会の議事録あるいは議事概要のとりまとめ・提供等については、協議会において判断されるべきものではありませんが、協議会が傍聴可能でオープンな形で行われているとしても、事後に議事の様子が関係者間で正確に共有できるよう、適切なタイミングで議事概要等を配布する、あるいは希望者に対して手交する等して関係者間での情報共有が円滑に行われることが望ましいと考えております。

伊藤 稔公述人からの質問に対する国土交通省の回答

協議会の議決について、議決行為が不平等、議決数が不明朗等の問題がある。

議決行為の不平等性として、法人タクシーと個人タクシーとが利益相反関係にある等のご指摘がありました。しなしながら、車両数ベースで判断する際に、法人タクシーの車両と個人タクシーの車両とで扱いに差異を設けることには合理的な理由がなく、この点を捉えての「不平等性」とのご指摘は当たらないものと考えております。

また、議決数について自動車検査等を実施していない車両が含まれており不明朗であるのご指摘がありました。仮に万一そのような状況が生じた場合には速やかに是正を求めることとなりますが、事業計画に定められた車両数に基づいて議決数を設定することは、必ずしも不適切ではないと考えます。

さらに、協議会事務局の方が新潟交通圏の指定を公言していたとし、それを根拠として情報を隠していたとすのご指摘がありました。その点についての事実関係は承知しておりませんが、年初の段階では、まだ特定地域の指定基準が策定される前で、パブリックコメント手続き中であり、指定されるか否かについては協議会関係者も含め確言することはできなかったものと考えております。

齋藤 章公述人からの質問に対する国土交通省の回答

特定地域の指定基準が新潟交通圏の実態に即していない。

特定地域の指定基準の内容、具体的には稼働率、赤字事業者比率、総実車キロ等について、実態に即していない等のご指摘がありました。

指定基準については、様々なご議論がある中、議員立法の趣旨を踏まえ、衆参両院の附帯決議や政府の規制改革会議の意見も勘案し、パブリックコメントの手続きも経た上で、国土交通省として適切な内容のものと判断し、策定したものです。

今後、この基準に基づき指定することとなった特定地域の運用状況や効果等を見極め、経済情勢の動向等も踏まえた上で、タクシー特措法の制定の趣旨及び今回の改正の趣旨に照らしつつ、継続的に見直しの議論を行っていくこととしております。本日の公聴会でご指摘頂いた内容についても貴重なご意見として参考とさせて頂きたいと考えております。

山田委員からの質問に対する国土交通省の回答

指定によりかなり厳しい措置の発動の可能性があるが、新潟交通圏の抱える問題点、指定の理由についてどう認識しているか。

ご指摘のとおり、改正タクシー特措法の特定地域においては、法的効果の強い特別な措置を講じることが認められることとなります。したがって、その指定にあたっては慎重に判断すべき、とのご意見があることは十分に承知しております。国土交通省と致しましても、安易に指定することはもとより考えておらず、1月に策定した指定基準においても、厳格な内容として定めたところであります。

しかしながら、新潟交通圏におけるタクシー事業の現状については、複数の公述人の方もご指摘されたように、新潟駅周辺や、万代・古町等の繁華街において、客待ちのタクシーによる違法駐車や交通渋滞等の問題が生じており、歩行者等一般の交通の妨げの要因となるなど、看過できない状況と認識しております。

また、労働環境面でも、平成25年度の日車營收が平成13年度と比較して5.3%減となっており、平成26年の新潟県のタクシー運転者（男性）の年間所得については、全産業平均の半分にも満たない211万円に留まっております。これは平成13年度と比較して3割近い減少となっており、労働環境の改善を図らなければ、安全面への懸念も指摘され続けることになるものと考えております。

活性化による需要の掘り起こし等に努めるべきことは当然であります。新潟交通圏における現状を踏まえれば、供給輸送力の削減を図ることが強く求められているものと考えております。現在の車両数は1,050台強で、平成13年度と比較して2割程度減少しておりますが、需要（総実車キロ）はそれを大きく上回る4割近くの減少となっております。このような供給過剰の状態を解消するためには、特定地域に指定し、効果的に供給過剰の解消を進めていくことが不可欠と考えております。

山田委員からの質問に対する国土交通省の回答

タクシー事業者の票の取りまとめ方も含め、協議会の運営に不備はなかったか。

今回の特定地域の指定に関する議決方法については、国土交通省としては、その正当性が否定されるような不備があったものとは認識しておりません。指定に同意するとの協議会からのご報告及び議事概要に照らして見ても、封書による賛否表明や挙手等の議決方法について、特に協議会としての意思のとりまとめ結果に影響する不備があったものとは承知しておりません。

また、複数の公述人の方から、前回の協議会において設置要綱の見直しに係る決議がなされていない等のご指摘もありましたが、国土交通省としては、この点も含め、今回の特定地域の指定についての協議会の意思決定に影響するような不備があったとは考えておりません。

ただし、一方で、協議会の運営について、複数の構成員からご指摘やご不満があったことは承知しております。協議会の運営自体については、あくまで協議会において自主的にご判断頂くべきものですが、国土交通省としては、建設的な議論がしっかりと行われるよう、協議会の場においてはもとより、事前や事後の連絡等も含め、関係者の間で相互にできる限り丁寧かつ真摯な対応がなされることが望ましいと考えております。今後の協議会においても、そのような観点で運営が行われることが望ましいと考えております。

鷹箸委員からの質問に対する国土交通省の回答

特定地域の指定により、労働環境の悪化や安全性への懸念といった構造的な課題が、どのように改善されると考えているのか。

特定地域に指定された場合、具体的な取組みを行うための地域計画の策定等の手続きを進めて頂く必要があります。タクシー事業者を始め、様々な関係者の間で意見集約を行うためには知恵と工夫が必要となりますが、中小規模の事業者を念頭に、営業方法の制限といった手法も認められているので、必要であればそうした方法も活用して供給輸送力の削減に効果的に取り組んで頂きたいと考えております。

車両の数が削減されれば、客待ちのタクシーによる道路交通への影響が相当程度解消されるとともに、日車營收の改善により運転者の労働環境改善にも効果が生じるものと考えております。労働環境の悪化から安全性への懸念が生じる状況を早期に改善して頂きたいと考えております。

しかしながら、供給輸送力の削減という、適正化の取組みだけではなく、活性化の取組みを進めることにより、構造的な課題への対処がより効果的なものとなると考えております。道路交通への悪影響の排除も、労働環境の改善も、最終的な目標は利用者の利便性の向上にあります。特定地域の指定による効果を如何に利用者に還元していくのかという点を常に念頭に置いておくべきです。関係者にはぜひこの点を今一度しっかりとご認識頂き、適正化と活性化の両面について車の両輪として取り組んで頂きたいと考えております。

鷹箸委員からの質問に対する国土交通省の回答

事業者の知恵と努力で切磋琢磨することが重要。高齢化対応など、活性化策をどのように進めていくのか。

新潟交通圏においても、今後ぜひ活性化に積極的に取り組んで頂くべきと考えております。これまでも一定の取組みがなされてきておりますが、その効果等の検証も行いながら、他地域の事例も参考にして、需要の掘り起こしや利用者へのサービス向上に努めて頂きたいと考えております。

ご指摘の高齢化対応については、今回のアンケートの中でも、「老人他弱者に優しいタクシー」を望む指摘が出ていることから、切実なニーズがあるものと考えられます。新潟交通圏だけに限った問題ではありませんが、運転免許返納割引の他、初乗距離短縮運賃制度についてもしっかりと議論して地域としての考えをまとめて頂くことが重要と考えております。

国土交通省としても、活性化への取組みは、改正タクシー特措法の運用における大きなポイントと考えており、現在も、本省に設置した「新しいタクシーのあり方検討会」の場でその推進方策等についてご議論を頂いているところですが、新潟交通圏においてもその取組みがきちんと進められるよう、必要な対応をして参りたいと考えております。