

平成27年8月14日

運輸審議会長殿

〒541-0041

大阪市中央区北浜3丁目7番12号

京阪御堂筋ビル8階 共栄法律事務所

弁護士 濱 和 哲

TEL06-6222-5755 FAX06-6222-5788

### 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	弁護士 濱 和 哲 (はま かずあき)
住所	大阪市中央区北浜3丁目7番12号京阪御堂筋ビル8階
公述者	濱 和 哲 (はま かずあき)
職名	弁護士 (大阪弁護士会所属)
年令	41歳
連絡先	06-6222-5755

5. 事案に対する賛否

反対

6. 利害関係

本公聴会の開催申請を行った大阪エムケイ株式会社の顧問弁護士であり、大阪市域



交通圏タクシー準特定地域協議会の構成員として、改正特措法施行後、特定地域の指定をめぐる法的問題点を検討してきた。

また、改正特措法に基づく運賃変更命令に対する仮の差止申立事件（大阪地裁平成26年（行ク）第58号、福岡地裁平成26年（行ク）第4号）などの事件対応を行った実績、道路運送法に基づく規制に対する行政訴訟対応を行った実績も有しており、タクシー事業をめぐる法的規制については一定の知識を有している。

すでに行われた神戸市域交通圏に関する公聴会において公述人として意見を申し述べたが、大阪市域交通圏に関する公聴会においては、同交通圏の実車率、実働率のデータに基づき、実働実車率という指標に基づく特定地域の指定に合理性がないことを詳しく申し述べたい。

以上

平成27年8月14日

運輸審議会長殿

〒541-0041

大阪府中央区北浜3丁目7番12号

京阪御堂筋ビル8階 共栄法律事務所

弁護士 濱 和 哲

TEL06-6222-5755 FAX06-6222-5788



## 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。

### 【改正特措法の違憲性】

改正特措法に基づく特定地域の指定がされた場合、指定がされた交通圏については、新規参入及び増車が禁止されるとともに、強制的な減車という事業に対する強度の制約が課されることとなります。

減車措置は事業者が有する事業用資産をはく奪する処分であり、事業者に認められた営業の自由（憲法22条1項）に対する強度な制約であるとともに、財産権（憲法29条1項）に対する制約でもあります。

そのため、減車をしなければならない高度の必要性があり、他の方法によっては立法目的が達成できないような場合でなければ、減車措置は憲法違反となる可能性が高いと解されます。

この点に関し、国土舘大学渡辺昭成教授は、MKタクシーグループ各社が申し立てた運賃変更命令に対する仮の差止め申立事件の即時抗告決定（大阪高裁平成27年（行ス）第29号）についての評釈において、「公定幅運賃制度および特措法により新たに導入された新規参入・増車の抑制、減車の強制を実施したとしても、（中略）特措法の目的の実現が疑わしく、また、その方法としても必要最小限とは言えない以上、違憲とすべきである」との意見を述べています（ジュリスト2015年5月号（1480号）103頁）。

### 【特定地域の指定要件の不合理性】

特措法3条1項は、特定地域の指定要件として、

- ① 一般乗用旅客自動車運送事業が供給過剰であると認める場合であって、
- ② 当該地域におけ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こと、
- ③ 当該地域の関係者の自主的な取組を中心として一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化の推進が特に必要であると認めるとき

を定めており、同項の要件を具体化するものとして、自動車局長名で「特定地域の指定について」（国自旅第305号。以下、「特定地域指定基準」といいます）が出されています。



上述のとおり、特定地域に指定された場合、新規参入及び増車が禁止されるとともに、強制的な減車という事業に対する強度の制約が課されることとなるため、特定地域の指定は明確かつ合理的な基準のもとで抑制的にされる必要があります。

しかし、特定地域指定基準は、1(1)において、「実働実車率が平成13年度と比較して10%以上減少していること」としていますが、「実働実車率」という基準値を用いることの合理性が不明である上、平成13年度と比較する根拠も不明です。

ここにいう「実働実車率」とは、実働率と実車率を乗じた数値であると解されますが、交通圏が供給過剰状態にあるかどうかを端的に示す数値は「実車率」であり、ここで「実働率」を持ち出す理由が不明です。「実働率」は各タクシー事業者の経営の効率性を示す指標ではあっても、交通圏の需給状況とは直接に関係しない指標であり、実働率と実車率を掛け合わせた「実働実車率」を特定地域指定の基準とする合理性は見当たりません(むしろ、大阪市域交通圏タクシー準特定地域協議会で配布された直近のデータによれば、実車率は改善傾向にあり、実車率で見た場合、供給過剰状態はむしろ改善されていると見ることができます)。

また、1(4)においては、「総実車キロが前年度と比較して5%以上増加していないこと」との基準が設けられていますが、実働実車率については平成13年度と比較するのに対し、総実車キロについては前年度と比較することの根拠が不明であることに加え、総実車キロがおおむね横ばい又は5%以内での増加をしている場合でも、供給過剰であるとして特定地域に指定し強制減車措置を講ずることについて合理的な理由があるか疑問です。

さらに、1(5)には、法令違反件数や事故発生件数が基準とされていますが、法令違反や事故発生件数の推移と交通圏の需給関係には直接的な因果関係はないと解されることからしても、これらの数値を基準とすることについても疑問があるところです。

特定地域の指定は、明確かつ合理的な基準のもとで抑制的にされるべきですが、自動車局長が定めた特定地域指定基準が合理的な基準であるとは解されず、このような基準のもとで特定地域の指定がされることには法的にみても大きな問題があるといえます。

**【近畿運輸局が作成した直近の輸送実績データによっても、需給状況は改善傾向にあり特定地域の指定をすべき必要性は認められないこと】**

近畿運輸局が作成し大阪市域交通圏の準特定地域協議会でも配布された「大阪のタクシーの現況H27.4.1」によれば、

- ① 実車率は、平成21年以降明らかな上昇傾向にあり、平成25年の実車率(大阪府下43.1%、大阪市域42.5%)は、特定地域指定基準における基準年度である平成13年の実車率(大阪府下43.0%、大阪市域42.1%)をいずれも上回っている。
- ② 1日1台あたり実車キロや1日1台あたり輸送回数は、平成21年以降明らかな上昇傾向にある。
- ③ 1日1台あたり営業収入は平成21年から回復傾向にある。
- ④ 交通事故(全体)は年々減少傾向あり、タクシーが第一当事者となる事故件数も減少傾向にある。

ことが読み取れる。

以上からすれば、特措法が施行された平成21年以降、大阪市域交通圏の需給状況は改善傾向にあるとみるべきであり、以上のデータだけからしても、現時点において、同交通圏を特定地域に指定し、強制的な減車措置を講ずべき必要があるとは認められ



ない。

**【独占禁止法が適用除外とされていることの問題性】**

特定地域に指定された場合、強制的な減車措置がされることとなりますが、当該措置については独占禁止法の適用はないものとされています(特措法8条の4)。これは、特定地域計画に基づく強制減車措置が自由競争を阻害する行為であり独占禁止法に抵触する可能性があることから、あえて適用除外規定が設けられたものと解されます。

独占禁止法は自由経済の基本を定めた経済憲法とも言われる法律であり、「公正且つ自由な競争を促進し、事業者の創意を發揮させ、事業活動を盛んにし(中略)一般消費者の利益を確保する」ことを目的とした法律です(独占禁止法1条)。独占禁止法が適用除外とされることにより、事業者間の自由競争が大きく後退することは明らかです。この意味においても、改正特措法は法的に大きな問題点を抱えているといえます。

以 上