

平成 27 年 6 月 16 日

運輸審議会

会 長 上 野 文 雄 殿

新潟県新潟市東区藤見町二丁目 6 番 5 号

株式会社三洋タクシー

代表取締役社長 伊 藤 稔



公述申込書

運輸審議会一般規則第 35 条の規定により下記のとおり公述申込みを致します。

記

1. 事案番号及び件名

事案番号 平 27 第 5003 号

件 名 一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定

指定する地域 新潟交通圏

2. 公述しようとする者の住所、氏名、職名及び年齢

新潟県新潟市東区藤見町二丁目6番5号

株式会社三洋タクシー

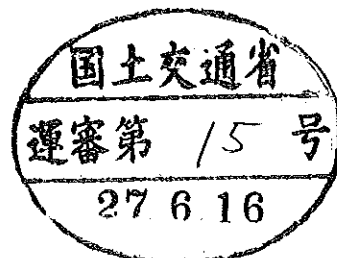
代表取締役社長 伊 藤 稔 67 才

3. 事案に対する賛否

反対

4. 連絡先電話番号

(株)三洋タクシー 代表 025-271-3904



以上

一般乗用旅客自動車運送事業に係る特定地域の指定に関する

公 述 書

公 述 人 株式会社三洋タクシー

代表取締役社長 伊 藤 稔

私は株式会社三洋タクシー代表取締役社長伊藤稔です。

この度は、この公聴会の開催にあたり、上野会長様はじめ各委員の方々の御出席を賜り、弊社の意見を御聴いただけますことを厚く御礼申し上げます。

それでは、弊社の意見を述べさせていただきます。

今回の新潟交通圏での特定地域の指定には以下の1から6の理由により反対です。

理由の前に少々お時間を頂き、新潟交通圏について今までの経緯にお話させていただきます。

我々のタクシー業界は、平成7年からタクシー運賃制度研究会、タクシー規制緩和小委員会が設立されました。

また、平成8年からはタクシーの新規参入、価格規制の緩和等、戦後50年来規制に守られてきた業界に大きな波瀾の年になりました。

そして、平成9年4月タクシー業界始まって以来大転換の運賃競争時代(同一地域同一運賃の終焉)に突入、需給調整緩和ゾーン制運賃が導入され多重運賃が出現することになりました。

新潟市ハイヤータクシー協会(以下、「市協会」)の会員の中でも、低価格運賃で営業を開始する事業者も出てきました。当然、市協会(都タクシー高橋会長)としては業界の和が乱れるとして説得等をしてまいりましたが、聞き入れてはもらえませんでした。そのうち営業の競争力の格差は広がり、他の会員も次々と追随することになってしまいました。それでも市協会では説得をすることは止めませんでした。

その後は、増車に関しても規制緩和がされました。

これにより、ついに法人各社が出資した「(株)新潟ハイタク共通乗車券センター」を解散し3社に分割して、そのような低価格会員事業者や増車をする会員事業者を排除することになってしまいました。

その結果は、公正取引委員会の調査を受けることになり、同時に民事訴訟もおこされ、独占禁止法違反としてタクシー事業者による共同の取引拒絶と認定され平成19年6月26日に排除措置命令を受けることになってしまいました。

(資料1)

要するに、新潟交通圏では異端児(低価格運賃)は絶対認められないという空気があったのです。また、たまに「アウトロー」と揶揄されています。

また、最近では、凝りもせず「価格カルテル」として公正取引委員会から平成23年12月21日に排除措置命令及び課徴金納付命令を受けました。(資料2)また、同時に営業車両の減車の話合いに関する注意も受けました。

事業者の中には審判請求もしましたが審決書(資料 3)では棄却されてしまいました。現在は一部の事業者が東京高等裁判所へ控訴しています。

公取委との争いの中に、「特定地域指定」の動機があるように思えます。

市協会の高橋会長は「国の指導があった」と主張されているようですが、私から見ればそのようなことは法的には一切ありませんでした。単なる言い逃れでしかありません。

もうおわかりでしょうが、一部のタクシー事業者が基本的な部分は独善的に同一地域同一運賃を目指し、また、車両台数も過去の相対的な事業規模を維持しようとしているのです。

それでは[理由 1]から[理由 6]をご説明させていただきます。

そもそも当社が公聴会の開催をお願いした理由としましては、私は平成 27 年 3 月 27 日に新潟交通圏準特定協議会(以下「協議会」)の委員に選任され、新協議会会長である藤堂新会長さんに面談を求めまして、手紙等を送らせていただきましたが、お返事がありませんでした。

どうも事務局(新潟県ハイヤー・タクシー協会(以下「県協会」)及び市協会)側より横槍が入ったらしくできなくなってしまったようです。

#### [理由 1]

市協会の会員に対してパブコメ情報を隠していた。

日の出交通さんと事務局(県協会及び市協会)との文書の遣り取りを見せていただいたところ、以下の点で県及び市協会の虚偽の説明がありました。

パブリックコメント募集であった、案件番号 155140940「特定地域の指定等について・・・」(当社は、そのパブコメは提出しました)について、平成 27 年 1 月 6 日県協会の [ ] 課長さん及び市協会の [ ] 理事さんにお話を伺いに行きました。そのときは、全く知らないと言われました。

しかし、実際は、文書によると事務局は平成 27 年 1 月 5 日には把握済みでありました。ましては案件番号 155140938「準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化のために監督上必要となる措置等の実施について」の一部改正についてのパブコメ募集については、一切、話してはいただけませんでした。

県及び市協会は当社に対して情報を隠していたのです。

[理由 2]

協議会資料の「タクシーに関するアンケート」も、内容の事前説明もなく、配布基準等の説明も求めたが回答はなかった。

平成 27 年 3 月 30 日に県協会で「タクシーに関するアンケート」について課長さんと事務員のさんから聞きました。

また、市協会の理事さんにも確認したところ、それは市協会は、アンケート調査に全く係っていないことと言われました。

そのため市協会の会員会社は第 2 回協議会の場において初めて見ることになりました。そのため県協会で、誰が、何時、アンケート内容を誰が作り何部作成し配布し何部回収整理したのかを聞きましたが全く答えてくれませんでした。また、回収されたアンケート用紙の閲覧をお願いしたところ、個人情報の問題があるとして見せてももらえませんでした。

新潟交通圏の事業者が関与させられなかったアンケートの内容は怪しい限りです。

[理由 3]

協議会における議決行為には不平等性がある。

そもそも法人タクシーと個人タクシーは利益相反関係であります。

この個人タクシーの議決権の割合が法人 1055 に対して 382 を有し 25% (約 26.6%) 強に達します。(認可車両数が基準となる)

つまり採決で過半数以上が必要な場合は、法人タクシーが 75% が反対しても又 2/3 以上が必要な場合のときでも法人タクシーが 60% が反対しても成立してしまいます。

[理由 4]

協議会における議決数には不明朗な部分がある。

協議会においての決議に関して不明朗な部分があります。

それは、認可台数が協議会の決議票数となりますが、事業者の中には営業車両を車検も通さず 1 年以上も眠らせている台数も多数存在しています。

また、そのような車両は自賠責保険、任意保険、法定点検等もしていないと考えられます。

このような状態の車両も認可車両として議決数に含まれていること事態が不可解です。

[理由 5]

事務局は新潟交通圏になると公言していた。

県・市協会の合同新年会で事務局の[ ]理事は懇親会の挨拶の最初に新潟交通圏は特定地域に指定されると公言されていました。

つまり、事前に「必要車両数の算定」方法を把握し、また、「特定地域の指定基準」も把握していたからこそ話せたのだと思われます。

つまり、我々には、全く情報を隠していたこととなります。

[理由 6]

第1回新潟交通圏準特定地域協議会の決議行為に瑕疵がある。

資料(4)の協議会議事録の開示要請に対しても、当社に開示することはありませんでした。

事務局でもあった県協会の対応は、その決議行為に瑕疵があったことを示していると思います。

以上でございます。