

平成 27 年 8 月 18 日

運輸審議会 会長 殿

福岡市中央区那の津三丁目14番16号
福岡エムケイ株式会社
代表取締役 青木義明

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 7 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

福岡交通圏

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 福岡エムケイ株式会社
住所 福岡市中央区那の津三丁目14番16号
公述者 青木義明 (あおき よしあき)
職名 代表取締役
年令 50 歳
連絡先 0 7 5 - 5 5 5 - 3 1 8 6

5. 事案に対する賛否

反対

6. 利害関係

福岡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、福岡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

福岡市中央区那の津三丁目14番16号
福岡エムケイ株式会社
代表取締役 青木義明

公述書

福岡エムケイ株式会社は、平成 21 年 1 月に福岡交通圏に新規参入した事業者です。開業以来、国による運賃の強制値上げや、最高乗務距離規制、運賃変更命令など、様々な圧力を受けてきましたが、その度にお客様のご支持と、裁判所の公正なる判断により弊社の主張が認められ、これまで発展することができました。

福岡交通圏を特定地域に指定するという不当な規制強化について、以下の理由で反対します。

1. 特定地域指定による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。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、この法律が憲法に適合してい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、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、憲法上の問題点には十分注意を払った上で審議を行う必要があります。

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）」「タクシー減車 規制より需要の開拓こそ（西日本新聞 H27.5.19）」と社説として述べられています。タクシー需要が今後も減り続けるという前提自体も確かなものではなく、例えば訪日客の急増等の外的な要因によって増加に転じる可能性す

ら十分あります。特に、福岡はアジアの窓口として人口も増加傾向にあり、国際会議の開催もどんどん増えるなど、タクシー需要が増加する要素の多さは他地域とは比べものになりません。

改正特措法により供給削減と合わせて行われている公定幅運賃制度も、不況時に強制的に運賃を上げさせようとする資本主義の基本を無視した制度です。現代日本においてこのように供給、価格を国が定めるような業界は他に類がありません。国が行うべきことは、台数規制ではなく、創意工夫による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。なお、弊社は開業以来、運輸局等による再三の監査でも警告はもちろん一切の指摘を受けたことはありません。

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、福岡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。

国土交通省が今年立ち上げた「新しいタクシーのあり方検討会」においても、「諸外国のように、流しを行っているタクシーを利用する場合と、無線等により配車されたタクシーを利用する場合とで、活性化の取組みや規制を分けて考えるべきではないか。」ということも論点として取り上げられています。例えばロンドンでは、厳しい資格試験が課される流し市場がメインのブラックキャブと、規制が比較的緩く予約市場がメインのいわゆるミニキャブは別々に扱われています。

平成24年に九州運輸局が行った乗車形態に関する調査によると、福岡交通圏では流しによる乗車が7割、予約による乗車が3割となっています。サンプル数が異なるものの、福岡市タクシー協会が準特定地域協議会の資料として平成27年に行った「タクシーに関するアンケート」でも、流し、駅待ち、辻待ちが56%、電話が44%と、流し営業が主であるという結果が出ています。ところが弊社は流しが3割、予約が7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

一事業でありながら、実際は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、福岡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福岡交通圏の実働率は低下に歯止めがかからず、直近1年間の平均実働率は82%余りと、常時5分の1近く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。仮に休車の3分の2を減車し、実働率を94%程度にするだけでも12%の減車が可能となり、九州運輸局の算定による適正車両数との乖離率である12.5%の減車を行うことは容易にでき、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. 実働率の高い事業者の強制減車は従業員の解雇につながる

弊社の実働率は98.7%（平成26年度）と、他社と比べて非常に高くなっています。これは1台あたりの休車日数が月間0.4日、年間でも5日に満たないことを意味しており、車検・修理等による休車を考慮すると、実質的に満稼働といってよい状態です。弊社はもともと1車2人制のシフトを採用しており、1車1人制や2車3人制の事業者のように新たなシフトを導入することで1人当りの必要車両数を調整することもできません。仮に強制的な供給削減が行われるとすると、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ます。

労働者の働く権利を不当に奪うような政策が許されてよいはずはありませんし、「タクシードライバーの社会的地位向上」を社是に掲げる私たちが、そのような政策に従うわけにはいきません。

6. 利用者の利便性が下がる

タクシーの供給を削減すると、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7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。

現在、タクシー利用者を中心に、特定地域指定に反対する署名活動を行っており、既に多数の署名が集まっております。公聴会当日には証拠として提出しますので、この特定地域指定に対しての利用者の思いを参考にしてください。

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はありませんし、「お客様第一主義」を社是に掲げる私たちが、そのような政策に従うわけにはいきません。

7. 必要なのはタクシー活性化の議論である

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なです。しかし、準特定地域のままであれば、活性化に集中した議論を継続的に行うことが可能です。地方公共団体や学識者、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。

特定地域指定への同意を決めた協議会でも、特定地域指定を推進する業界団体や労働組合の方は、今のタクシーにとって最も重要なのは活性化事業であると繰り返し述べ、私もその点については同意であるとの意見を述べさせていただきました。もし建て前だけではなく、本当に活性化こそ最も重要であると心から考えているのであれば、特定地域指定に反対すべきなのです。

8. 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营收、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营收、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14年も前である平成13年度と比較するのか、根拠が全く不明です。結果として、全国で29もの地域が準特定地域協議会の同意を除く基準を満たすことになりました。改正特措法前に存在した類似の制度である道路運送法における緊急調整地域は、該当地域はゼロないし1であったのと比べると大きな差です。

福岡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。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。

9. 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、弊社らの訴えにより、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なります。

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。

10. 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、運輸審議会は福岡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。冒頭で述べたように、私たちはこれまでも国がタクシー政策を誤るたびに、やむなく裁判所に訴え、是正を勝ち取ってきました。本来であればタクシーのサービス向上に使うべき費用と手間を裁判に費やさざるを得なかったことは、決して本意ではありません。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