

平成27年8月14日

国土交通省運輸審議会 御中

〒530-0041

大阪市北区天神橋3丁目3番3号

南森町イシカワビル7階

普門法律事務所

弁護士 普門大輔

TEL: 06-6354-1616

FAX: 06-6354-1617



公述申込書

- 1 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 公述人
普門大輔 (ふもん・だいすけ)
大阪市北区天神橋3丁目3番3号 南森町イシカワビル7階
普門法律事務所
弁護士 40歳
- 5 事案に対する賛否
特定地域の指定に賛成します。



以上

平成27年8月14日

国土交通省運輸審議会 御中

〒530-0041

大阪市北区天神橋3丁目3番3号

南森町イシカワビル7階

普門法律事務所

弁護士 普門大輔

TEL: 06-6354-1616

FAX: 06-6354-1617



公 述 書

1 私は弁護士であり、2005年10月に、個々のタクシー乗務員が国を被告として、いわゆる下限割れ運賃に対する認可処分の取消しを求める行政訴訟の原告代理人として関わった経験と、私自身も大阪市内に在住し、且つ、事業所をもつ者として、ほぼ毎日に近い頻度で日常的にタクシーを利用して利用者の立場から大変関心をもってこの問題を見ており、利用者を代表して、特定地域の指定について賛成の意見を公述させていただきます。

2 法律や行政通達に対する問題点の指摘の声について

今回の指定の根拠が定められている改正特措法が、憲法に定められている財産権や営業の自由を侵害するので違憲であるという意見や、特定地域の指定要件が不合理であって問題があるという意見などが出ているものと理解しています。

憲法上定められている基本的人権も、「公共の福祉」による制約を受け得ることを想定されています。ここに「公共の福祉」とは、一般には、人権相互によって生じる衝突を調整する概念、として理解されています。

その際、憲法上の基本的人権の内実をうけ、これを精神的自由と経済的自由に二分して、衝突する利益の調整が試みられることが一般的です。繊細で壊れやすく、一度傷つくと容易に回復しないと考えられている精神的自由に対する制約のチェック方法を、民主制のプロセスによる回復が可能であって、行政機関による情報収集や専門知見を活用して行われる社会経済政策としての判断を尊重しうる経済的自由に対する制約のチェック方法よりも厳しいものを用いる考え方です。

もちろん、経済的自由は重要な人権であり、「公共の福祉」に抵触しない限り、最大限に尊重されなければならないことはいうまでもありませんが、財産権や営業の自由に対する制約が直ちに違憲となるかのような意見は飛躍があると言わざるを得ず、この法律が意図するところを、これまでの経過を振り返りつつ見極める必要があるのではないかと考えています。

この点、さらに、経済的自由に対する制約を、上述のような特性から行政機関による判断を尊重しつつ、その制約目的によって、経済の調和のとれた発展を確保し、特に社会的・経済的弱者を保護するためになされる積極的・政策的なもの、職業活動から生じる弊害から社会公共の安全を確保するために課せられる消極的・警察的規制とに分けることができると考えて、前者については規制が著しく不合理であることが明白である場合に限って違憲と判断する規範（明白性の原則）を、後者については規制の必要性と合理性について他の代替手段の有無も考慮に入れて審査するという規範（厳格な合理性の基準）というものを適用していくという考え方があります。

今回の特措法は、自由競争によって生じた過当競争や供給過剰といった状態を、地域交通経済の調和をはかり、公共交通機関としての役割からあるべき適正な状態へと誘導し、もって、過当競争や供給過剰によって被害を被っているタクシー乗務員の労働条件を改善し、タクシー利用者の生命や身体の安全を保護することを目的としたものであり、過去の政策によって生じた問題状況を積極的に是正する政策的な側面をもつものといえることができ、基本的には、行政機関による専門的判断を尊重し、規制が著しく不合理であることが明白な場合に初めて憲法上の権利の侵害の議論になっていくものではないかと感じています。仮に、この点を措いて、今回の特措法の規制を、必要性や合理性を厳格にチェックしてみたとして、その結果、本当に違憲となるようなものなのでしょうか。

3 大阪のタクシーの実状について

2002年改正法により、需給調整が撤廃され、超競争時代が到来しました。当初、緊急調整措置を予定しましたが、これがまったく機能しないまま、供給過剰が拡大していきました。

その結果、公共交通機関においてもっとも大切な、輸送の安全がなおざりになり、事業者同士による消耗戦、そのしわ寄せをまともに受けることになった労働集約産業の労働者、すなわち、個々の乗務員の労働条件の悪化とその結果としての利用者の安全が脅かされる事態に至りました。

覚えておいでの方も多いとは思いますが、たとえば、「正午の新大阪駅ロータリー 100台近いタクシー2重3重取り囲む」という新聞記事見出し、

事業者が次々と低額・遠距離割引制度導入を余儀なくされ、足きり歩合制度、自腹を切っても売上げを上げる、午後11時以降のプライムタイムに出現するタクシーとの熾烈な客の奪い合い、客待ちする停車中のタクシーの順番を無視して客が道路上にまで飛び出して安いタクシーに選び乗る、あおりを受けたタクシー乗務員のなかには最低生活費をみたない収入しか得られない人もいました、裁判を提訴した原告の一人は実車中に血管破裂し、異変に気付いた利用客が119番通報し、一命を取りとめた経験をもっていました。

「御堂筋はこんな日も一車線しか動かない」というフレーズのある“大阪L O V E R”という歌がリリースされたのは2007年3月のことです。

あんな状態に戻ることは誰も望んでいないことは確かだと思います。当時、大阪のハイタク業界の実状をして、規制緩和の実験場とまで呼ばれました。

2005年提訴当時の大阪のタクシーの実態です。あれから10年が経ちました。現在はどうでしょう。確かに、御堂筋が一車線しか動かないというような現象は見かけなくなったように私も思います。では、問題は解決したのでしょうか。今後も発展していく事業として活力あるものになっているのでしょうか。

公表されたデータを見る限り、残念ながら状況はそれほど変わっていないと言わざるを得ません。

利用者の肌感覚として、高齢乗務員が増加し、なかには老齢年金の受給と併せて初めて生活を維持し得、乗務を続けることができると答える高齢運転者も多くいると認識しており、疲弊し尽しているように感じます。

確かに、車両数は2002年当時と比較して、全国的に8パーセントほど減少しており、この間の国や自治体、事業者などの努力の結果が結実しているところではあると思います。

しかし、同時に、輸送人員が20パーセント以上も減少しており、減車のペースが追い付いていません。

運転者の日車營收についてみると、大阪の場合、東京や名古屋、福岡と比べても、規制緩和導入前との營收の回復率が低く、2005年提訴時より悪化している状況です。2010年以降、適正化・活性化法の施行に伴い、若干の微増という傾向がありますが、現状の規制では思ったほどの効果があげられていないことが窺えます。年間所得300万円に満たない状況です。規制緩和から規制が必要であるという認識に立ち、小さな回復の兆しがありますが、まったく十分ではないというのが大阪のハイタク業界の現状ではないでしょうか。

より制限的でない、過去の代替的手段がことごとく政策目的の実現に不十分であったという反省に立ち、今回、自公民がこの手の法律としては長時間の審議を経て圧倒的多数にて成立させたのが今回の法律だと受け止めています。

このような実状にある大阪のハイタク業界を、地域公共交通として重要な役

割を担っていることに再び思い致すならば、現状の規制によっていたのでは抜本的な改善を果たすことは極めて困難なのではないかと感じます。

4 特定地域指定の枠組みについて

特定地域の指定にあたっては、法律を具体化する基準が定められており、その内容が、各交通圏に一律に適用されるものではなく、一定要件のもと、「事業が供給過剰となるおそれがあると認められ」た準特定地域に該当する地域のうち、現実に供給過剰であると認められる場合、且つ、指定期間も原則として3年としつつ、指定期間中（指定期間から2年未満を除く）であっても、基準に該当しなくなった場合には指定を解除することも予定されており、事業者の財産権や営業の自由に配慮した限定的な建付けとなっているものと理解しています。

また、保有車両の稼働状況をみるうえで、実働率は供給過剰の指標の一つになり得ると思いますし、この法の目的が、規制緩和実施以前の平成13（2001）年度の水準の回復を目標としていると考えれば、平成13年度を比較対象とすることも合理的です。また、様々な指標を多角的にみる必要から、こうした比較と併せて、指定期間中の供給過剰の状況や効果を見定めるために前年度の実績との比較を指標に取り入れて考慮することが必ずしも整合性を欠いたり、不合理な基準であるとも思いません。

なにより指定基準は、「当該営業区域における協議会の同意」を要求していることから、強制減車措置ありきのものではなく、むしろ法律上の責務や協力義務を負う地域の自治体や利用者等とともに、適正化と活性化に向けた真の合意形成の努力と協議を促すものとなっているものと受け止めています。

以上のことから、私は、改正特措法に対して示されている懸念はいずれも杞憂のものであって、特に問題はないと考えており、むしろ、大阪におけるタクシー事業が発展的に未来を描き出せるよう、また、安全をなおざりにすることのない地域公共交通機関として十分なサービスを提供していくことができるよう、プラスになるものと考えているので、特定地域の指定に賛成します。

以上