

平成27年8月18日

国土交通省運輸審議会 御中

大阪市住之江区新北島5丁目1番12号

日本城タクシー株式会社

代表取締役社長 坂本 篤 紀



## 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  
日本城タクシー株式会社  
代表取締役社長 坂本 篤 紀 (さかもと あつのり)  
[REDACTED] (50歳)  
〒559-0024  
大阪市住之江区新北島5丁目1番12号  
電話番号 (06) 6685-2714  
自宅 [REDACTED]  
電話番号 [REDACTED]
5. 事案に対する賛否  
特定地域の指定に関し賛成します。



平成27年8月18日

国土交通省運輸審議会 御中

大阪市住之江区新北島5丁目1番12号  
日本城タクシー株式会社  
代表取締役社長 坂本篤紀



## 公 述 書

特定地域指定に賛成する立場から、ひとこと言わせていただきたいと思います。

日本はかつて経験したことのない人口減少が始まっています。加えて、少子高齢化社会となり、こうした中、タクシーはお年寄り、障害者などを始めとした多数の人びとの移動手段として、重要な地域公共交通の役割を担っています。

私は、タクシーについては、安心・安全を基本とする公共交通であるためにはどうしたらいいかという議論を自治体や利用者を含め、広く議論すべきだと思っておりますが、特定地域指定に反対し、新自由主義を標榜する資本主義経済論をことあるごとに主張する事業者がおり、いかななものかと思っております。

人それぞれ、固有の権利として思想・信条の自由があることは、言うまでもありません。しかし、そうした特定の経済理論こそが正しいとして、強引に押し付けてくるようなことになれば、看過できません。

その人は、先の神戸市域交通圏の運輸審議会公聴会においても、「日本は資本主義の国なのに、ここは一体、どこなのか、とってしまった」などと特定地域の指定を批判したようです。彼らは、「新自由主義こそが正しい」という主張をするだけならまだしも、民主主義のルールに従い、国会において賛成多数で成立した法律を「憲法違反の可能性はある」などと歪め、改正タクシー特措法を執行することが、あたかも悪いことであるかのように言い放ちます。このことこそが、自由な資本主義社会における民主主義のルールを犯しているものだと思いますが、審議会の皆さんはいかが思われるのでしょうか。

皆さん、すでに耳にタコができるまでお聞きとは思いますが、そもそも、一般市民が安心して利用するためには、タクシーに安全の確保が保たれなければならず、そのためにはハンドルを握る運転者の生活が保障されなければなりま

せん。改正タクシー特措法の趣旨は、ここから出発しています。大阪市域交通圏のような供給過剰地域では、適正化を進める中で、労働条件がきちんと確保され、憲法に保障されている幸福な暮らしを運転者ができるようにしていかなければなりません。こうした環境を、最低3年間、特定地域に指定される中で適正化を行い、その上で活性化に取り組み実現していこうという法律なのです。

にもかかわらず、これに反対する人は、例え法律の一部を捉えたに過ぎないにしても、「憲法違反の可能性がある」などと吹聴し、その理由を「強制減車を行うと運転者を解雇しなければならないからだ」などとしています。昨年1月27日に施行された改正タクシー特措法のどこに「強制減車」なるものが存在するのでしょうか。反対論者には、「強制減車」は第何条何項に書いてあると、ハッキリと指摘してほしいものです。

むしろ私は、改正タクシー特措法のどこにもない「強制減車」が、あたかもあるかのごとく、この公聴会において平然と言いつつことにより、善意をもって大阪市交通圏の特定地域化に同意した皆さんを動揺させようとしているのではないか。そういう意図が見え隠れしているような気がしてなりません。

去る8月7日、この合同庁舎内で開催された神戸市域交通圏の公聴会で、神戸市域交通圏の特定地域指定に反対する4万人署名が一部事業者により集められ、運輸審議会に手渡されたことを知りました。運輸審議会の皆さんには、せめてその署名の中に、同一筆跡がないかどうか、つぶさにチェックしていただくことをお願いします。そして何よりも、改正タクシー特措法の趣旨をきちんと説明した上での署名を求めたものなのかを調査していただきたい。何しろ、彼らは「強制減車は憲法違反の可能性がある」という法文の読み方をしている人たちなのでから・・・。

そもそも、憲法に違反しているか、どうかは最高裁が判断することなのです。現実に最高裁が憲法違反と判断するまでには、所定の手続きに従って裁判を重ねていかなければなりません。最終結論が出るまでは、可能性だとしても憲法違反（の可能性）と主張することは慎むべきです。そうでなければ、現在係争中の公定幅下限割れ運賃もここで、「憲法違反」と公述したとしても、彼らは何ら異議を唱えることはできなくなります。

この場で、ご多用中にもかかわらず、貴重なお時間を割き、曲げてお越しいただき、私どもの意見を聞いて下さっている運輸審議会の先生がたにいくら憲法問題を訴えたところで、時間の無駄にしかならないと、声を大にして訴えたいのです。そんな時間があるなら、どうしたらすべての利用者に利用しやすい安心で安全な地域公共交通としてのタクシーにしていけるかを、皆さんと共に考える方がよほど有意義だと思います。

低額運賃で戦略で一部の人にタクシーサービスを提供することが、私たちが

目指すタクシーでは決してありません。聞くところによると、「強制減車を行うと運転者を解雇しなければならない」と主張した事業者さんの車両数はハイヤー・タクシーを含めて360両を保有していますが、運転者数は420人程度。先の公聴会では「運転者は年々増加し、車両が足りない」というご発言があったと聞いておりますが、現実には2年前と昨年を比較すると、1割近く減っているのだそうです。この発言と事実のギャップには、正直おどろきました。どの情報を信じたらいいのか分からなくなってしまうのですが、これが本当だとすると、先の公聴会でのこの事業者の発言はウソだったということになります。

しかも、タクシーは流し営業が主体の都市部では、24時間運行することが、地域公共交通の使命となっています。それなのに、1両当たり1.166人しかないという計算になり、これでは昼間か夜間に偏った営業しかできません。タクシーの公共性という点で、大いに疑問が残ります。それに、すでにお分かりの通り、この運転者数では、昼夜交替や隔勤による24時間運行を網羅する地域公共交通機関としての営業は不可能です。

そうした事業者さんは、どのような方法で実績を上げておられるのでしょうか。まさか公共交通機関としてのタクシーの存在を無視し、全部が全部でないにしても、勤務体系を崩して概ね1人1車制にし、儲かる時間帯だけを運行して利益を上げようとする、いわばクリームスキミングを狙っているのではないでしょうね。

そのような会社の稼働率は、どのようなものなのでしょうか。百歩譲って、実車率が低いのは運転者の腕としても、稼働率が低いのは雇用問題に直結し、会社の責任です。準特定地域の今でもそうなのに、「特定地域で強制減車されると、運転者を解雇しなければならない」本当の理由は、こうした勤務形態に依存した経営姿勢そのものにあると言えなくはないでしょうか。

その会社は、3割を減車したところで、京都のように、公共交通機関本来のタクシーの姿に戻し、1車2人制、もしくは隔勤にシフトを詰めていけば、運転者が失業することもなくなり、憲法違反（の可能性）も何もなくなります。それは企業努力でできるはずです。もっとも、中にはチャージ料金を取る「良かろう、高かろう」のハイヤー・タクシーもあるので、「シフトを詰める」と言われても困る、というなら分からなくもないのですが・・・。

私が今、お示ししたデータに誤りがあれば、どうぞ反論して下さい。謝るべきは謝ります。しかし、私が指摘したいのは、特定地域に反対する事業者は、おっしゃることと裏腹に、事実との間に、かなりのギャップがあるのではないかと、ということです。運転者が不足しているなら、率直にそれを認めるべきです。私は、決して大阪のタクシー業界の運転者が充足していると言っているではありません。

大阪業界全体に目を向けると、運転者が不足して困っています。平均年齢は61歳となり、当社も例外なく高齢化が進んでいます。こうした供給する側の問題をどう解決していくのか。それが特定地域に指定された3年間に行うべき内容だと思っています。運転者が不足してお困りなら、ぜひ、私たちと特定地域協議会で積極的に議論し、手を携えて問題の解決を目指そうではありませんか。

過労防止を図るには、交代のための運転者をキープしておくことが大切です。運賃の適正化が運転者の労働条件改善と、どれほど密接な関係にあるかは、タクシーよりも、貸切バスの現状をご説明する方が分かりやすいと思います。

貸切バスは昨年、国土交通省の尽力により新料金制度に移行しました。貸切バス業界は、長年の規制緩和による弊害から、安売り競争に歯止めがかかりませんでした。国土交通省が新料金制度を思い切って導入したおかげで、ようやく安売り競争に歯止めがかかり、過労状態のまま低運賃でもハンドルを握り続けなければならない運転者は、ほとんどいなくなりました。

また運賃競争が激化していた旧ツアーバスのなごりで、東京～大阪間が5,000円以下の運賃もある大手鉄道会社系の都市間高速バスがあることから、それよりも「少し安い」ことを売りにしている旧ツアーバス最大手の新高速バス業界では、岡山～東京ディズニーランドの道程を11日間で5往復していました。仮にこの区間は新幹線で移動したとしても、乗客でさえ疲れてしまう距離です。その距離で、このような勤務が常態化していたため、ご存じのように、不幸にも東名阪道におけるトラック追突、転落事故が発生しました。

タクシーの自賠責（強制賠償）保険は、自家用車の実に10倍、年間27万円以上します。しかし、自家用車の10倍の距離を走行するからといって、イコールで10倍の事故があっては良いわけではありません。

いろいろな理屈を付けて、「他社よりも少し安い運賃」を売りにして一人勝ちするのではなく、高齢者の奥さんを病院に連れて行くために、自家用車を運転する高齢者のご主人がいるという現実から、どうしたらタクシー利用に切り替えてもらえるかを考え、供給過剰を解消しながら市場拡大を目指すのが、あるべき地域公共交通の姿だと思います。一方、適正化の問題については、先程申し上げたことに集約されていると思います。

余談ですが、ユニクロという有名な衣料メーカーの業績が不振に陥っているそうです。それは、「ユニクロ」というブランドのイメージに起因している、という指摘がどこかでありました。これまでのユニクロのユーザー層は、「安いのに、こんなに良い素材を使っている」という評価をしており、同社はそうしたユーザーに支えられてきました。しかし、円安ドル高や中国をはじめとする近隣諸国の国際環境と情勢の変化で、「当たり前の価格」、換言すれば「適

正価格」で販売し出したところ、「この価格なら他にもある」という評価につながり、結局は客離れにつながる負の連鎖となったという分析があります。

80円バーガーの販売で全国のハンバーガーファンを席卷した日本マクドナルドは、安全衛生管理上の問題などで、今や凋落の一途を辿っています。かつて、どこかのスーパーが行った価格破壊戦略と同様、値下げで他社の客を奪い、他社が潰れたら再度価格を吊り上げていくというビジネスモデルは、理論上は通用するかもしれませんが、生きた社会では現実問題として通用しません。

ハンバーガーの世界では、価格競争が勃発した当時から「高めの価格設定」で商品の質を落とさなかったチェーン店が今や、増収増益になっていることでも、自明の理と言えるでしょう。

最後に、話を本題に戻しますが、特定地域の指定は、適正化と活性化を推進し、地域公共交通の健全な発展に寄与することが目的です。貴重な時間を割き、憲法論議を持ち込んだり、新自由主義経済理論に依拠した資本主義について賛否を問うために、皆さんの大切な時間を潰してしまう場では、断じてないということを強調しておきます。

ご清聴、ありがとうございました。