

10月30日 全乗連事業者大会・会長あいさつ

本日は、ここ四国・高松の地へ全国各地から多くの会員の皆さんにお集まりいただき、心よりお礼申し上げます。去る5月30日の通常総会において私が全乗連会長に就任し、早くも丸5ヶ月が過ぎました。そこで、この5ヶ月間を振り返ると共に、これから先の全乗連のあるべき活動について、私の考えの一端を御紹介したいと思います。

いま全国各地で運賃改定申請が行われております。すでに認可を受けた地域、審査を待っている地域、これから申請しようとしている地域、あるいは申請したくとも中々踏み切れない地域とありますが、わたくしたちタクシー事業者にとって共通にして最大の関心事は、やはり運賃問題でしょう。そうした中、さる10月19日には東京の運賃改定申請事案がようやく公示になりました。改定率につきましては各事業者ごとにそれぞれの思いもあることと思いますが、ひとまずは12年ぶりとなる運賃改定を喜びたいと思います。とは言え、東京の事案で業界は物価安定政策会議など、大変厳しい批判を受けました。このため東京に続くべき地方の皆さんに大変御心配をお掛けしたことをお詫び申し上げますと共に、この間、地方先行処理の御決断を頂きました国土交通省、並びに関係者の皆さまに改めて御礼申し上げます。また、今回の運賃改定に当たりましては、乗務員の労働条件改善が大きな理由として認められた経緯があります。これは国民との約束であり、確実な実行を私からも改めてお願いする次第であります。

さて、私は先の5月通常総会におきまして全乗連会長に就任するに当たり「業界が総力を挙げて取り組むべき課題は再規制である」と訴えました。再規制が必要な理由について簡単におさらいしておきます。規制緩和の成果と言われるものは一般に「クルマが増えて乗りやすくなった」とか「運賃が安くなった」とされています。確かに1人ひとりの事業者が増車を続け、極端な話「国民1人につき1台まで増やしてやれば、究極の利便性が実現する」ということにもなります。しかしながら見せ掛けの利便性向上の影で、増加したクルマの保有コストは上昇し、長期的には限りなく運賃も上昇し続けなければなりません。それは通常、事業者が考える「そろそろ運賃改定が欲しいな」というペースを大幅に上回るものとなるでしょう。これでは「規制緩和が国民に利益をもたらした」と本当に言えるのでしょうか？私は大いに疑問に感じています。

そこで私の考える「再規制」とは何か？ですが、一つには「需給調整規制の復活」、二つ目には「同一地域・同一運賃の実現」であります。当初の私の考えでは、どちらかと言えば「需給調整規制の復活を果すことができれば、新規参入を抑制することもでき、その結果新たな低運賃事業者を産むこともなくなり、また、既存の低運賃事業者が増車攻勢に出ることもできない。したがって、運賃問題も時間は掛かるが解決が図られる」というものでした。しかしながら会長就任後、各地のお招きに応じて地方業界を歩いた結果、基本的

には私の考えに御賛同を頂いたものの、一方では「うちの地方では、新規参入は少ない。既存事業者の増車もそれほどではない。むしろ、少数の低運賃事業者に苦しめられている」との声も少なからず聞きました。そこで私は「少なくとも自動認可運賃の枠の中へ収斂を図っていくことは、需給調整規制の復活と同時に進めるべきだ」と考えるに至ったのです。いずれにせよ、この二つの課題は全乗連として早急に取り組むべきものと思っています。

次に今後の再規制運動の進め方についてですが、全乗連として月例正副会長会議での日常的な論議はもちろんのこと、新たに設置された地方問題特別委員会などの舞台を活用し、逐一、会員事業者の皆さんの声を聞きながら進めて参りたいと考えています。「需給調整規制の復活」と「同一地域・同一運賃への回帰」については、地域ごとの実情を正確に把握すると共に、具体的な方策については業界労使、利用者代表、政界、マスコミ関係者、学識者、民間シンクタンクなどからなる「第三者機関」に論議を委ね、そこでの客観的かつ公正なタクシー規制緩和への評価を得た上で考えていきたいと思っております。

まったくの偶然ではありますが、東京の運賃改定問題が迷走を続けた結果、物価安定政策会議で指摘された、タクシー業界の構造問題への対応については、物価問題に関する関係閣僚会議の了解事項として、国土交通省が交通政策審議会を再開し、来年夏頃の結論をメドに取り組んでいくこととなりました。私は利用者すなわち国民のため、より良いタクシー政策を構築していくためにも、官民で競って規制緩和に対する評価、今後の具体的な施策を論議していくことは大変良いことと思っておりますし、競い合うことでより良いものが生まれると信じています。

何故、再規制が必要か？これからどう進めるのか？について簡単に御説明してきました。これから私が訴えたいことは「再規制実現のために業界には今、何が必要か？」ということです。

東京であれ、それ以外の地域の皆さんであれ、これまでに報道された物価安定政策会議や大田弘子・経済財政担当大臣の発言は承知されていることと思っております。そこでは「供給過剰なのに何故増車が続くのか」など、素人なりに素朴ではあるものの本質を突いた指摘がある一方で「経営努力が足りない」だの「歩合給をやめろ」など心外と言わざるを得ないものも少なくありません。物安会議は東京の運賃改定を論議する場ではありますが、一連の発言、指摘はわが国のタクシー業界全体に投げかけられたものと私は受け止めています。

いま、最も問題なのは「タクシー業界が余りにも社会から信頼されていないこと」なのです。再規制であれ、これに替わる「新規制」であれ、「何かをしなくてはならない」という皆さんの共通の思いを実現するためには国民の理解が得られなくてはなりません。私たちの「再規制」の第一歩は「社会の信頼を得ること」から始まるのです。交政審であれ、第三者機関であれ、そこでの議論で「やっぱり、この規制緩和は間違っていたね」という結論が得られたと仮定しましょう。確かに「玄人」の論議で真つ当な結論が得られたとし

でも圧倒的多数の国民からの信頼がなければ「業界エゴでごねている」と見られてしまいます。物安会議の委員から「値上げしても増収分は経営者が全部取ってしまうんでしょ」と言われてしまうのと同じことなのです。正しい結論が得られても信頼がなければ政府も国土交通省も打てる手は限られてしまいます。

私たちの業界再生の鍵は私たち自身が握っています。今こそ、私たちは目を覚まし、本気でこの問題に取り組むべきときだと考えます。一部の事業者の振る舞いが業界全体への格好の批判・非難材料を提供してしまうことがあってはならないのですが、実際にはそういう現象が起きてしまっていることを私は残念に思います。これらは本来少数派の事業者だと私は思っていますが、私たち多数派の声なき声は中々届かないものです。我々は一人残らず、日ごろから社会に信頼される仕事をすべきです。

私は率先して襟を正すと共に、業界の皆さんと一致団結して再規制運動に取り組みたい。市場からの信頼なくして孫子の代まで事業を継続することはできません。ここにお集まりの皆さんには全乗連の旗の下に結集し、一致団結、私に力をお貸しくださることを強く要請致します。また、全乗連においても各都道府県協会においても、あらゆる場を捉えて会員事業者の皆さんの意見を積極的にお示しいただきたいとお願いをしておきます。議論は大歓迎なのです。

最後になりましたが、このような盛大な事業者大会を開催できましたこと、準備に大変ご苦勞をお掛けした四国ブロックの皆さまに改めて御礼申し上げます。有難うございました。

以 上