

平成20年10月28日 全タク連・第48回事業者大会 富田会長挨拶

本日は全国各地から大変多くの会員事業者の皆さまにお集まりいただきましたこと、並びに盛大なる事業者大会開催準備にご尽力いただきました関東ブロックおよび地元協会幹部の皆さまに厚く御礼申し上げます。

さて、昨年5月総会での会長就任に際しまして私は「再規制」を公約に掲げました。多くの会員事業者の皆さまの強い支持のもと、執行部を挙げて全力でこれに取り組み、その結果は報道等を通じて皆さまご承知の通り、交通政策審議会ワーキンググループでのこれまでの議論、中間整理で示された「国土交通省の現時点での考え方」や、いわゆる「7.11通達」に結実しています。具体的に申し上げるなら、仙台市の緊急調整地域指定継続のほか、特定特別監視地域は109地域に、特別監視地域は537地域へと飛躍的に拡大し、全国の約8割の地域がカバーされるに至りました。特に供給過剰などが著しいとされる特特地域においては実質的な新規参入・増車の抑制策が導入され、供給の蛇口が一旦締められたことは高く評価されるべき政策転換であると考えています。一方で、国交省からは需給バランス改善に向けた業界への宿題として「構造改善計画」の立案、その中で新規需要の開拓を強く求められています。昨年の事業者大会で私自身が訴えたように、「我々は社会から信頼される業界」でなければなりません。行政のみならず国民からの信頼に応えうる業界であるためにも構造改善計画の立案、その推進にはいつにも増して熱心な取り組みが必要なのです。

これまでの経緯から、課題はあれど、業界にとっては「良いことが続いてきたな」と感じる事業者の皆さんも多いことと想像します。ところが、ここ数週間の世界的な金融不安、世界同時株安、世界同時不況ともいうべき事態に直面し、日本経済は荒波に揉まれ、我々のタクシー業界などは大波に舞う木の葉のような存在と化しつつあります。色々と不満はあったにせよ12年ぶりの運賃改定も実現し、再規制とは行かないまでも、参入・増車はストップして、「まあ、やれやれかな」とか「そこそこ成果はあったんじゃない」と思っていた方々も少なくなかったことでしょう。ところがそれらの成果を帳消しにしかねないのがこの「世界同時不況」ではないかとみられています。しかしながら私はそのように悲観的には考えません。では、何故そのように考えないかをご説明したいと思います。

要するに「ピンチをチャンスに変える」ということなのです。執行部の一部、また全タク連事務局、記者諸兄を含めて多くの業界関係者の方々が7.11通達に至るまでの成果を「新規参入・増車のストップ」だと看做し、供給過剰で溢れ続けていた水道の蛇口が一旦は締まったことと評価していたようです。その判断自体は誤りではありません。ではその後の需給バランス回復はどうするのか？

たとえば、構造改善計画にも盛り込まれた新規需要の開拓と、供給輸送力の削減すなわち減車ということになります。需要開拓については重要な課題ですが効果を発揮するには相当の時間がかかることは間違いなく、そもそもそうした経営努力は規制緩和の有無に関係なく元からあったものですし、これまでに取り沙汰された多くのニューサービスはシェア拡大のためのツールであって、電車・バスの顧客やマイカー利用者をタクシーに呼び込むようなものは、ほとんどありませんでした。減車についてはどうでしょうか?これは非常に困難を極める課題であり、現在東京業界では必死になって自主減車への呼びかけを行い、少くない事業者がこれに呼応してくれております。交政審の中間整理で国交省が示した考え方の中でも今後の需給バランス回復策の柱には「自主減車」が盛り込まれています。公正取引委員会との調整を前提とした減車カルテルにせよ、財政措置を伴う減車インセンティブであるにせよ、業界、事業者の自主性を頼りにした「自主減車」が中心施策であることに違いはありません。

ところで、ここで特定特別監視地域における減車の意味について再確認しておきたいと思えます。私はこの秋から東北ブロック、北陸信越ブロックの招きに応じて地方業界行脚を再開いたしました。残念ながら地方の業界幹部においてもなお7.11通達における減車の意味が正しく理解されているとは感じられないこともありました。通達における7月11日時点での各事業者の保有台数を「基準車両数」とし、そこから減車を行った事業者は特特地域指定期間中といえども基準車両数の範囲内でクルマを戻す復活増車は監査の対象とならないというもので、基準車両数までは保有する権利を無条件に保証されているという意味からも実質的な「預かり減車」だと我々は表現しているわけです。通達上は預かり減車の文言が出てきませんが、実質的にはそういう意味であり、参考までに申し上げますと、東旅協と東京運輸支局ではそのことを確認し、減車届出用紙にその旨を明記してもらっています。

では預かり減車の意味を正しく理解できれば適正需給は実現できるのでしょうか。いわゆる自主減車は遊休車両を中心に減車(預かり減車)を届け出ることによって、遊んでいるクルマを1台保有することでかかる年間費用70~80万円相当を削減するコスト低減努力に過ぎません。みなが車庫で遊んでいるクルマを整理したところで、個々の事業者の収支が少しばかり改善して終わりです。実際、7.11通達が出て、ある程度の自主減車が進むとしてもそれは「車庫で眠っているクルマをすべて整理するまで」が最大の成果であって、それ以上を期待することにはいささか無理がありそうです。政府の規制改革会議からのタクシー規制強化批判に対して国交省は「元に戻すわけではない」と釈明していることは皆さんも報道等を通じてご承知のことと思いますが、皮肉にも国交省の新しい政策はその志の高さに反して「元に戻すだけ」で終わりそうなのです。

つまり参入・増車は抑制(実質的にはストップ)するが、クルマは減らせないということであり、それでは結果的に道路運送法改正以前の免許制の時代に回帰したということに過ぎません。

「それでも良いじゃないか」という事業者の方々も少なくなかったことでしょう。年初からの経済情勢が少しずつでも回復に向かっているならばそれもひとつの選択肢になり得たのかもしれませんが。「少なくとも今より悪くはならないよね」ということは事実だったからです。ところが、ここ数週間の世界的な不況の嵐に日本経済も飲み込まれつつあります。政府は各国と協調して様々な金融政策、景気浮揚策を打ち出していますが、経済政策が効果を現すには時間がかかり、そこまで業界は持ち堪えられないかもしれません。右肩下がりのタクシー業界は7.11通達の効果で下り階段の踊り場に立ったはずだったのに、世界同時不況の波に飲まれ、これまで以上に、数段厳しい需給のアンバランスに見舞われることで、さらに急な下り階段を転げ落ちることは避けられそうもない環境になりつつあります。

国交省が特定特別監視地域などを3年間の指定期間としたことには、自主減車を誘導し業界世論を喚起するにはそのくらいの期間が必要と判断したからではないでしょうか。しかしながら、現在の情勢はそのような時間的余裕をすべて吐き出すに等しい危機的状况に見舞われています。このままでは売上はさらに減少し続け、運賃改定にもかかわらず乗務員の賃金はさらに低下してしまうおそれがあります。燃料高が解消される見込みもなく経営はさらに疲弊し、売上減によるあせりからタクシー関与の事故がさらに増加するおそれも否定できません。

したがって私は「蛇口が締まったからそれでよし」というわけには当然、参りませんし、なんとなく「良かったね」で済ませるつもりもありません。この未曾有の危機に際して真の適正需給=適正実車率を目指すべきだということを再確認し、そのための施策をこそ次期通常国会に提出する道路運送法再改正案の骨子にすべきだと思っています。これは言い換えれば自主減車のみならず「行政権限に基づく強制減車」なしには、真の適正需給・適正実車率の実現などあり得ないということの意味しています。ゆえに私は、ここに改めて私自身が掲げた再規制という公約を「適正需給・適正実車率の実現である」と定義しなおし、会員事業者の皆さまの理解と協力を要請するものであります。

さて、こう申し上げたところで「富田は同一地域・同一運賃は忘れてしまったのか?」とおっしゃる方も少なくないでしょう。交政審WGおよび同運賃タスクフォースでの議論では、「同一地域・同一運賃を法律に書き込むことは難しいが、限りなくそれに近い法運用を行う」という方向性は確認されました。私は現時点ではやむを得ない答えだと思っています。下限割れ運賃の形式的な審

査をやめ、ガイドラインに基づいた徹底した審査、地方では自動認可運賃の幅を5%程度に圧縮することも検討の俎上に載る方向です。近畿ブロックではすでに下限割れ運賃の期間限定認可の更新が認められないようになってきたことは当該地域の事業者の皆さんご承知の通りです。

さらに私は過度な運賃競争と需給問題のかかわりについてもう一度、強調しておかなければなりません。そもそも低運賃事業者は何故、低運賃、下限割れ運賃を採用するのでしょうか?それは当該地域が著しい供給過剰で「他人の食い扶持まで横取りしなければ生きて行けないから」にほかなりません。つまり、先に申し上げた通り、行政権限による真の需給調整、強制減車により、真の適正需給・適正実車率が実現すれば値下げ競争も起こり得ないのです。短期的には新たな低運賃出現を許さない、中長期的には徹底した需給調整の実現で運賃競争が業界に持ち込まれないようにすること、これが大事なのです。適正実車率の設定次第では、経営収支は改善し、乗務員の賃金は上昇します。またタクシー運賃はこれ以上、上昇することは当面ありませんし、場合によっては引き下げる余地も生じるでしょう。誰からも文句を言われることはないのです。

私はここまでで相当、国交省の施策や会員事業者の皆さんに注文を付けて参りました。しかしながら交通政策審議会でのこれまでの論議の経過、7.11通達そのものをご覧になって、ここまでの成果ですら最初から予見できた人はいったいどの程度いたのでしょうか。私自身も含めて100%の勝算があって再規制運動に取り組んできたのではありません。かといって破れかぶれで運動を推進してきたわけでもなく、考え得ることはすべて考え、行動すべきことはすべて行動し今日があるのです。このレベルでさえ規制緩和派の人々からは「時代に逆行する」との非難の声が上がっていますが、考えてもみてください。今日、世界を覆うこの大恐慌の嵐を。これこそ、あくなき欲望に忠実な新自由主義経済がもたらしたものではないでしょうか。世界各国政府は今まさに協調して市場に介入し、世界同時不況の波を食い止めようと必死になっています。節度なき市場原理主義の見直しこそが世界の潮流となりつつあり、「規制緩和至上主義こそが時代遅れなのだ」と自信を持って断言できます。米国からの報道によれば、23日の下院公聴会で米・連邦準備制度理事会(FRB)のグリーンズパン前議長は今日の金融危機を招いた責任を認め、実質的に規制緩和とグローバリズムによる放任政策の欠陥をも認めました。米・新自由主義経済の旗手も誤りを認めたのです。誰が間違っているのかは、もはや火を見るより明らかになっています。

以上、申し述べましたようにタクシー業界を再生し、より良きサービスを国民の皆さまに提供し、乗務員を始めとする会員会社の従業員の皆さんを幸せにするには、まず会員事業者の皆さんの経営を安定させることが何よりであり、長期的に安定した経営のもと良質で安全な輸送サービスを提供し続けるために

も、より良い業界を次世代に継承していく環境を作る必要があります。人命を預かる公共輸送機関に「生きるか死ぬかの経済戦争」の側面は持ち込むべきではないと私は考えております。これから交政審WGでは年末答申に向けヤマ場を迎えることとなります。全タク連と致しましても、タクシー規制緩和の抜本的な見直しに向けて、傘下各都道府県協会において100万人署名活動に取り組んでおります。今月17日時点で、全国での署名は約25万人に達しました。100万人署名は簡単な目標ではありませんが、絵に描いた餅に終わらせるつもりもありません。これだけの数を集めて初めて政治的な力を発揮し得るのです。各県協会におかれても、最後の瞬間まで気を抜くことなく、目標必達にご尽力いただきますようお願い致します。年内解散・総選挙は遠ざかったかの感もありますが、次期通常国会での法改正に向けて、会員事業者の皆さんには、自民党タクシー・ハイヤー議員連盟の先生方を軸に、地元国会議員との連携・連絡をこれまで以上に密にするよう改めてお願いしたいと思います。会員事業者の皆さま1人1人のなお一層のご理解とご協力をこの場をお借りして強く要請しておきたいと思っております。

以上