

平成21年1月7日 全タク連常任理事会・会長あいさつ

会員事業者の皆さん、新年明けましておめでとうございます。昨年は運賃改定の動きにひと段落が付き、燃料高騰にも一服の兆しが見え始めました。7月11日には、国土交通省・自動車交通局長通達により、特定特別監視地域等において参入、増車の抑制策が強化されました。また、交通政策審議会答申もまとめられ、今年2月には通常国会に道路運送法改正案等が提出される運びとなりました。一方で、昨年の秋から世界同時不況の波が押し寄せたことにより、これら諸施策の効果が帳消しになるだけでなく、タクシー業界はかつてない未曾有の危機に見舞われることが確実な情勢となっています。そこでこの1年間を改めて振り返ると共に、これから先の全タク連・業界の課題・活動指針について、私の考えの一端を幾つか述べさせていただきたいと思っております。

昨年2月からタクシーを巡る諸問題について、交通政策審議会にワーキンググループが設置され、議論を続けて参りました。これまでにない委員の構成や、業界と行政との危機意識の共有により、我々全タク連が求める再規制、すなわち同一地域同一運賃の確立と需給調整規制による適正実車率の実現についても真剣に意見交換されました。著しい供給過剰や過度な運賃競争が、乗務員の賃金・労働条件のさらなる悪化をもたらす輸送の安全をも、おびやかしかねないことは交政審においても国交省においても共通認識となり、それが、7月3日の「国交省の現時点での考え方」、さらには7.11通達に結実し、一定の成果を挙げる事ができました。この間、全タク連においても公正・中立で、より専門的な見地からの議論を担保するため、第三者機関「安全・安心なタクシーサービスを提供するためのタクシー事業制度の研究会」を設置、成城大学の岡田清・名誉教授を座長に迎え、並行して論議を続けていただき、11月には結論を得ました。また、全タク連としてタクシー規制緩和見直しに向けて、100万人署名運動に取り組み、約75万人の賛同を得て、署名簿を行政ならびに与野党各党の代表に手渡すこともできました。これについては特に地方業界の皆さまに多大なるご協力をいただき、大いにその力を発揮していただいたことに改めてお礼申し上げます。一方、タクシー規制緩和の弊害が明らかになるにつれ、政府の規制改革会議など依然として規制緩和の絶対性を信じる方々からは強い非難を浴びることとなりました。タクシー規制緩和を実行するに際しては旧・運輸政策審議会において議論されましたが、規制緩和の賛否を巡ってこれほど意見の相違が鮮明になり、業界、行政のみならず政界、マスコミをも巻き込んで熱い議論を闘わせることができたのも、ひとえに会員事業者の皆さまのご理解、ご支援の賜物と考えています。

次に法改正に向けたこれからの予定ですが、来月上旬までには改正法案・新法等の骨子がまとまり、閣議決定され、同月中にも国会へ提出される運びと聞いています。来年度予算案・予算関連法案の審議を年度内に終え、通常国会会期末となる6月末までには審議、

成立する見通しです。その後、政省令、通達など新法の運用基準を準備し、新法施行は早ければ今年秋、遅くとも冬になるものと想定されています。

法案、政省令、通達とも交政審答申の結果を踏まえたものとなりますが、我々全タク連が求めた完全なる同一地域同一運賃、減車を含む需給調整規制の実現は極めて困難な情勢になることは報道等を通じて皆さんご承知の通りです。簡単に申し上げておきますと、運賃制度については現行の自動認可運賃の幅圧縮や、下限割れ審査の厳格化の検討にも着手、供給過剰対策については、産業活力再生特別措置法の共同事業再編のスキームを軸に業界有志による自主減車も盛り込まれることとなる他、より有効な諸施策が検討される見通しです。とは言え、タクシー事業において、いま起きている諸問題について、あれほど明快に浮き彫りにすることのできた交政審ワーキンググループの中間整理がありながら、いささか画竜点睛を欠く結果になったことは残念でなりません。しかしながら、やや迫力を欠く答申になったとはいえ、全タク連のみならずタクシー事業の特性を十二分に承知している方々にとって、同一地域同一運賃、減車を含む需給調整規制による適正実車率の達成こそがベストの方策であることに変わりありません。我々はなお、ひるむことなくこの理想実現に近づくため、政省令、通達等の新法運用基準立案に当たって一致結束して言うべきことを言い続けなければなりません。そのためには、これまでも折に触れて申し上げてきた通り、業界の常識が世間の常識とかけ離れることなく、また全タク連に集う会員事業者の皆さんが一致して、執行部を盛り立てていただく必要があることをご理解下さい。一度増えてしまったタクシーは容易なことでは元に戻らないことは旧・運政審、新倉前会長の時代から業界が主張してきたことであります。どうか国交省においても供給過剰がもたらした悲惨な現状について改善の実を挙げる制度改正に一層のご尽力をいただきますよう、この場をお借りして要請しておきたいと思えます。

さて、順調とは言わないまでも「そこそこ、うまく進んできたな」というタクシー規制緩和の見直し作業ですが、昨年秋からの世界的な金融危機、その後の世界同時不況の波はタクシー業界のみならず日本経済全体に暗い影を落としています。日本一の優良企業と言われたトヨタ自動車さえもが営業赤字に転落すると言われ、非正規雇用労働者等の失業が社会問題化しつつあります。私の足元たる東京業界においても運賃改定の前後を問わず未曾有の営業収入ダウンに見舞われており、もはや「東京業界も地方業界と変わらない」状況となりつつあります。

昨年10月の全タク連事業者大会で私は「せっかく参入・増車をストップしても、このような世界同時不況の中では、現状維持さえもおぼつかない」と危機感を表明しましたが、皆さん御記憶でしょうか？その危惧はいよいよ現実のものとなってきました。失業問題については、まず雇用の受け皿に誰がなるか？ということよりも、非正規雇用が何故ここまで増え続けてきたのかということや、たとえ非正規労働者であっても不況だからといって、こうも簡単にクビ切りができて良いものか？ということが論じられなければなりません。

労働者派遣法を含む、労働法制のお手軽な規制緩和の責任こそまず問われなければならないのです。そこで初めて「タクシーの参入・増車抑制は雇用機会の縮小に繋がる」という課題について論議できるのです。これが規制改革会議の主張に対する私なりの考えであります。

次に国内政治の状況であります。麻生内閣の支持率は依然として下降を続けております。5日に開会した通常国会では平成20年度第2次補正予算案や来年度本予算案の審議を通じてどのような政局の展開を見せるか予断を許しません。しかしながら、本来、タクシー事業制度の再構築について地域、地域における会員事業者の皆さんと地元選出の先生方との間に緊密な関係が保たれている限りにおいて懸念には及びません。逆に言えば、法改正はもちろんのこと、政省令、通達などの新法運用基準立案にあたっては、いままで以上に業界と先生方の連携が不可欠になります。地域ごとの問題点につきましては全タク連での論議は無論のこと、地元の先生方にもよくよく相談して欲しいと私からも皆さんに要請しておきたいと思っております。

また、海外においても、今月20日には米国でオバマ新大統領が就任致します。21世紀のニューディール政策を掲げ、世界同時不況の嵐の中へ船出するわけですが、積極的な財政出動による景気浮揚策や、さまざまな産業分野で近年、蔓延してきた新自由主義的な規制緩和政策も見直されようとしています。こうした環境の変化の中でわが国においても、5日の閣議後・記者会見の中で舩添・厚生労働大臣は製造業への将来的な派遣労働の見直し検討をも示唆するに至っており、規制緩和一辺倒のからの政策的脱却は世界的な潮流となりつつあることに私は意を強くしております。

本年はタクシー規制緩和の抜本的な見直しに向かって、総仕上げとなる年に当たります。この世界同時不況の中で、今回の制度改革は死活的に重要さを増しています。最後になりますが、会員事業者の皆さんにも是非その覚悟で、さらなるご協力をお願いして、私の新年のあいさつに代えさせていただきたいと思っております。

以 上