

平成21年5月29日 全タク連総会・会長あいさつ

本年度通常総会開会に当たり、会長として、ひと言ごあいさつ申し上げる前に、さる5月25日、故・新倉名誉会長の「お別れの会」には、全国から多数の会員事業者のご参列をいただきましたことにまずもってお礼申し上げます。

また、平成19年5月総会において私が会長に就任し、早くも1期2年が経ちました。この間、私の活動を支えてくださった執行部、各道府県協会長並びに全国各地の会員事業者の皆さんに改めてお礼申し上げます。特に昨年は、抜本的な規制緩和の見直しに向け、全タク連として取り組みました署名活動に多大なご協力をいただきましたことは、与野党を問わず多くの国会議員の先生方に働きかけるための大きな力となりましたことを改めてご報告申し上げますと共に、お礼申し上げます。

さて、報道等を通じてここにお集まりの皆さんご承知の通り、業界にとって死活的に重要なタクシー関連3法案がいまの通常国会に上程され、現時点でいまだ成立を見ていないことは甚だ残念ですが、現在もなお審議中であります。昨年秋以降の世界同時不況により、トヨタ自動車をはじめ、わが国を代表する優良企業の多くが赤字に転落し、来期の業績予想も大変厳しい状況となっています。G20における各国の協調的な財政出動の拡大や金融分野をはじめとする規制強化にもかかわらず、その効果が直ちに現れると期待できる状況にないことは明らかです。タクシー業界においては、かつてのバブル崩壊直後にもなかった未曾有の営業収入低下に見舞われていることは今年1月の常任理事会でも触れましたが、その後も状況の改善は見られず、むしろ業績の凋落傾向が拡大しているというのが実情です。わが国においてもいまだ「規制緩和時代」の余韻が残る中、こうした不況に見舞われ、このまま事態を放置すればタクシー業界は地域にとって重要な「公共交通機関」としての責務を果たせなくなるとの危惧の念を抱かざるを得ない状況にあります。それ故に、国会上程中のタクシー関連法案が死活的に重要と申し上げたのです。

タクシー業界の悲願は「減車による供給過剰の是正」「同一地域同一運賃の確立」でした。そこで、後ほど国土交通省の本田・自動車交通局長から詳しいお話がいただけるものと思いますが、私からもできる範囲で政府のタクシー対策についてご説明しておきます。政府のタクシー対策はすべて交通政策審議会答申に基づくものですが、基本方針は4つ。政府として最も重視しているのが利用者利便・サービスの向上であり、そのほかに供給過剰の解消、悪質事業者の退出促進、過度な運賃競争の是正であります。私も申し上げました通り、実際のところ皆さんが最も重大な関心を寄せているのは減車問題であり、同一地域同一運賃がどうなるのか？だと思います。政府の方針では、供給過剰対策は現在国会上程中の法案に基づき、供給過剰地域すなわち特定地域において「地域協議会」を多様な参加者によって設置し、減車も事業者有志による自主減車ということになっており、このスキームは基本的に野党各党にも評価され、現在のところは「これしか

ない」という手段と考えられています。確かに自主減車ということになれば「協議会に協力しない」という事業者の出現も危惧され、「果たして実効性はあるのか？」との疑念をお持ちの向きも少なくないことでしょう。条文だけを一読すれば評価の分かれることはやむを得ない側面も否定できませんが、私は「まず、やってみる」、そして「我々自身の手で実効性あらしめること」が重要だと考えています。無論、「どうやったって実効性などない」という方もいるかもしれませんが。お願いしておきたいのは「効果がなさそうだから何もしない」のではなく、この法案を評価しないということであれば是非、会員事業者として対案を提示して欲しいということです。国会でも政府案には野党から対案が出ています。私は会長としてその対案について誠実に検討して参りたいと思います。東京業界では事業構造改善計画の中で「減車買取機構」という提言も出ています。夢のような話ですが、きちんとした制度設計をして説得力のある構想を作ることができれば、成否は別としても、そうしたことも地域協議会の中で提案することは可能だと本田局長から伺いました。また、特に新法の重要な点は、私ども業界が「蛇口を閉めることになった」と高く評価する7.11通達での特定特別監視地域指定拡大等によっても完全には阻止できなかった新規参入、増車をストップすることが可能になったことです。加えて業界に代わって国土交通省が公正取引委員会と調整を行うことにより自主減車という業界の歴史上、初めて「クルマを減らすための協議」を公に行うことができるようになったことです。こうした点をしっかり踏まえて、法案を評価して欲しいとお願いしておきたいと思います。

次に運賃問題ですが、残念なことに現時点ではいかなる方法によっても、完全なる同一地域同一運賃を実現する手段は発見されていません。政府のタクシー対策の中では過度な運賃競争は地域の重要な公共交通機関としてのタクシーの機能を低下させるものとして抑制していく方針であり、その手段として現行法の運用の見直しにより下限割れ運賃を含む低額運賃の審査のガイドライン策定に取り組まれています。国交省が設置したタクシー運賃制度研究会には全タク連から坂本、三浦の両副会長が加わっており、現在制度設計の見直しに直接参加してもらっています。ガイドラインの策定は、「ここまでは良い」「これ以上はダメ」というセーフとアウトを決めるためのものです。運賃は利用者にとっても「安ければ良いというものではない」ということが交政審答申にも書いてあります。そのための理論武装に我々も協力しなければなりません。低額運賃、とりわけ下限割れ運賃については乗務員の賃金低下を招き、ひいては輸送の安全性をおびやかすという論議がされて参りました。先日、本田局長から直接に伺ったところでは、単にその低額運賃事業者の収支を厳しく査定するという考え方にとどまらず、他社の顧客を奪うためだけの、すなわち新たな需要を喚起しない形での低額運賃については「略奪的運賃」に当たるとして、この問題についても公正取引委員会などとも論議していく方針である旨、聞きました。確かに、値下げした事業者が他社の顧客を奪って実車率が上がれば、その会社のドライバーの賃金は下がりますが、顧客を奪われた側のドライバーの賃金低下は免れません。また、対抗して値下げすれば地域全体の乗務員の労働条件が悪化することになります。安い運賃の事業者と乗務員、その会社の顧客だけが良ければそれで良いというのでは「地域にとっての公共交通機関とは一体、何なのだ？」ということになりかねません。さらに国会での論戦を通じ、下限割れ運賃のみならず、大

幅割引等についても基本運賃と同様、ガイドライン検討の対象となる方針であることが明らかにされました。こうした行政の取り組みを支援する意味でも、我々事業者は地域協議会などの自主的な運動に前向きに参加する必要があるのではないのでしょうか。もちろん、現時点で完全なる同一地域同一運賃が不可能だからといって、永遠にこれが不可能なのかどうかはわかりません。制度としての固定運賃、単一運賃を実施している例は諸外国にもあり、これらの事例において各国の独占禁止法・競争法等との関係についても注目して参りたいと考えています。

さて、こうした画期的な対策を含むタクシー関連法案の国会審議の見通しですが、正直なところ一体、いつ成立するのか、与野党協議は整うのか？については、日々情報収集に努めておりますが正確なところを申し上げられる段階にありません。5月22日に衆院・国土交通委員会で本格的な審議に入り、今週に入っても27日には再度の審議が行われました。通常国会の本来の会期末は6月3日までですが、衆院では来月早々にも業界関係者の参考人招致が行われることとなっており、すでに会期延長が前提となる中で、私も参考人の一人として出席することとなっています。そこで業界の切実な実態を訴えるつもりではありますが、「国会のことは国会が決める」という原則や、補正予算案等を巡る与野党激突の情勢の中、我々としても「タクシーを良くするため」、与野党の先生方の英断を期待しているところです。

最後に、これら法案の成立に向けて、また法案成立後施行される段階において、非常に大事なことを訴えておきたいと思います。タクシー業界は規制緩和後の混乱と未曾有の不況の直撃を受けて苦しんでいますが、乗務員の労働環境を巡る諸情勢などから経営者と従業員の間にはこれほど確固たる信頼関係が築かれていない業界は珍しいと言えるのではないのでしょうか。内部でこのような体たらくでは、様々な関係者が集う地域協議会においてタクシー業界の主張にどれほどの信頼を得られるでしょう。まずは我々事業者の結束、そして各事業者におかれましては労使間の確固たる信頼関係を築き上げていただき、この難局に立ち向かうことを提言し、私のあいさつに代えさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

以 上