

平成21年10月21日

全タク連事業者大会 富田会長挨拶

本日は全国各地から数多くの会員事業者の皆さまに、ここ福島県郡山の地へ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東北ブロック及び地元・福島県協会幹部の皆さまに厚く御礼申し上げます。

私が全タク連会長に就任する以前より、タクシー業界を取り巻く環境は一貫して厳しいものがありました。しかしながら昨年夏のリーマンショック以降の世界同時不況は日本経済を一層地盤沈下させ、当業界においてはさらなる営業収入の低下をもたらし、すでに30年前の水準となってしまいました。経験豊富な会員事業者の皆さんにとっても、かつてない苦境に喘いでおられることと思います。振り返りますと、こうした危機と相前後するように平成19年12月にはタクシーにまつわる諸問題の解決について、交通政策審議会に諮問され、翌20年7月には、いわゆる「7.11通達」が出され、タクシー行政の一大転換期を予感させました。同年12月には交政審答申がまとめられ、さらに平成21年2月には「特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案」が閣議決定されました。紆余曲折を経て、同法案は与野党全会一致により衆参両院を通過し、この6月19日に成立、今月1日より施行されるに至りました。これにより、私が会長就任時に公約に掲げた「再規制」に一步近づいたわけですが、ここまで支えて下さった会員事業者と執行部の皆さんに改めて御礼申し上げます。特に新法において、道路運送法9条の3の読み替え実現により、自動認可運賃の幅縮小に貢献をいただきました大阪タクシー協会の坂本会長には格別の御礼を申し上げます。

さて、新法施行により全国で141の地域が特定地域に指定され、順次、地域協議会が設置される運びとなりました。さる14日、全国のトップを切って開催されました東京の地域協議会の開催概要もご報告申し上げながら、改めて地域協議会とは何か？についてお話したいと思います。地域協議会の目的は、減・休車を活用した需給バランスの回復や適正運賃の実現、タクシーと競合する運転代行業やレンタカー業、NPO有償運送対策などについて地方自治体や利用者代表を巻き込んで話し合い、その結果を地域計画に盛り込むことです。先日、開かれた東京の地域協議会では、関東運輸局から当地の適正車両数は9月末実在車両数よりも約17～27%が供給過剰との試算が示されました。当局によれば「あくまで参考値」であり、どの程度の減車ができるかは、同協議会の議論を元に結局は我々事業者1人ひとりが決定するものです。また、仮に相当程度の減・休車ができるとしても、出席した業界外の委員の皆さんからは「減車は手段であって目的ではない。減車、供給過剰の解消によって地域に何をもたらすのか」とのご指摘をいただいております。目的達成の暁には何が起きるのがきちんと説明できなければなりません。具体的には、タ

クシー関与の交通事故件数の減少、台当たり營收の向上による乗務員の資質の向上、サービス改善、都市部における客待ち渋滞の解消や地球温暖化対策の促進などをあげることができるのではないのでしょうか。申すまでもないことですが、事故が減れば輸送の安全性が向上し、利用者への見えざるサービス向上に繋がります。また他産業との賃金格差が是正されることで乗務員の労働条件は向上し、定着率が上がることでサービスレベルの向上、地理不案内の解消にも繋がります。実車率の向上で、経営効率化が図られれば、様々な形で利用者に還元することも可能なのです。また、新法の枠組みの中で供給過剰の解消に取り組むためには「これまで、どんな経営努力をしてきたのか」や「これからも新規需要の開拓にはどう取り組むのか」が説明できなければなりません。地方運輸局が適正車両数を算定し、協議会に示せば、その数字まで自然に減車されるわけでは決してありませんし、個々の事業者にお話をうかがう限り、やはり「自分は減車したくない」「減車はよそでやってもらいたい」という気持ちが滲み出ています。どのようなやり方が可能かは徹底的に話し合う必要がありますが、「まずは、一度やってみること」が大事ではないのでしょうか。ここで私が皆さんに注意喚起しておきたいことがあります。改正道路運送法が施行された平成14年2月以降、当時の国会附帯決議に基づく地域協議会が各都道府県に設置されました。しかしながら当時の協議会はせいぜい年1回の開催で業界労使が行政当局に対して不平・不満を言い立てるばかりで、単なるガス抜きのものであったと言えるでしょう。今回の新法に基づく協議会は法定協議会であり、そもそも成り立ちから違っていますが、いずれにしろ各地の事業者の皆さんが主体的に取り組まなければなりません。東京でもそうでしたが、今後協議会が開催される地域の事業者、特に幹部事業者の皆さんには入念な準備をした上で臨んで欲しいのです。行政のお膳立てに従い、ただ会議に出席していれば「あとは国が何とかしてくれる」という考えはまったく通用しません。今月中には東京に続いて大阪やその他の地域でも順次、協議会が開催されます。先行した地域の業界は、後に続く皆さんに喜んで情報を提供し、互いに連携し全タク連に集う各県業界、事業者は同一歩調をとり続けることが何よりも大事です。

一方、運賃問題については新法附則において道運法9条の3の読み替えが成り、その認可基準は「適正原価に適正利潤を加えたもの」と改められました。これにより、特定地域か否かを問わず、全国で自動認可運賃の幅が従来の10%から相当圧縮されました。初乗り額の幅をざっと見渡しただけでも、北から順に札幌A地区4.6%、仙台地区4.5%、ここ福島県地区では3.9%に、また、私の地元・東京都特別区・武三地区では4.2%、神奈川県京浜地区5.6%、新潟県A地区4.9%、名古屋地区4%、大阪地区3%、広島県A地区6.4%、高知市域地区5.4%、福岡県A地区6.8%、沖縄県本島地区3.9%などとなりました。中には東京都の八丈島や小笠原諸島などの島地区のように1.5%という地域もあります。そもそも、過度な運賃競争は、安さを武器に他社の顧客を奪うことを目的としたもので、それにより新たな需要を生み出すようなビジネスモデルではあ

りません。「自分さえ良ければ」と考えた一部の事業者により、やむなくこれに対抗せざるを得なかった事業者が大半だと思います。幸い、この一年で世界的にも新自由主義経済的な自由放任政策は破綻し、国内においてもこうした「自分さえ良ければ病」を根絶しようという流れが与野党共通の方向性として確立しつつあります。同一地域・同一運賃への道のりは必ずしも平坦なものではありませんが、我々はこのような自覚の下、今次法改正を通じて、そこへ一歩近づくことができました。参入抑制策と相俟って、安さを武器にシェアを拡大することが難しくなり、従来よりも過度な運賃競争の弊害も徐々に取り除かれ、結果としてより良い方向に向かうことが期待されています。供給過剰の解消問題と合わせて運賃問題についても、特定地域では地域協議会に持ち込むことが可能です。無論、それによって低額運賃事業者に直ちに値上げを命じることが可能になる制度ではありませんが、これまでは業界が同一地域・同一運賃を主張すると、ともすれば業界エゴと受けとられかねなかった嫌いがありました。しかし協議会に持ち込み、地方自治体や住民代表をも巻き込み、地域の総意として同一地域・同一運賃への理解を得られれば、単に励みになるというだけにとどまらず、次の一歩を踏み出す大きな政治的な力となり得るでしょう。そのために何故、同一地域・同一運賃が必要なのか、その結果、何が利用者に還元され得るのか、しっかり説明できるよう準備しておかなければなりません。各地の地域協議会でこうした運賃制度見直し機運を高めることで、特定地域以外をも含む全国的な波及効果が将来的には期待できるものと考えています。

いずれにしましても、我々は「規制緩和の被害者」という意識が非常に強かったため、新法成立後も「お上が何とかするのが当然だ」という気持ちが中々拭い去れませんでした。しかし、業界を救う新法が衆参両院共に全会一致で可決されたという事実を重く受け止め、我々はこの法律を最大限に活用しなければなりません。

また、この度の新法施行はこうした問題解決への糸口とはなりましたが、明るい面ばかりがもたらされたわけではありません。監査方針や行政処分基準の強化により、従来以上に厳しい法令遵守が求められています。経済的規制の緩和と同時に社会的規制の強化が進められ、今また新法の実効性担保の道具として処分等の厳格化が進められています。これについては皆さん以上に私も憤懣やるかたない気持ちで一杯ではあります。しかしながら全自動車の事故件数の増加に比べ、事業用自動車の事故件数が減っていない、むしろ増加傾向にあるという事実の前にはいかなる理屈も無力です。国土交通省は「事業用自動車総合安全プラン2009」を打ち出し、向こう10年での事故死者及び人身事故件数の半減、飲酒運転ゼロという目標を掲げました。我々は、タクシー規制の強化を求めるに当たって、「輸送の安全確保のため」という大義名分を掲げた以上、事業用自動車総合安全プラン2009に真摯に取り組み、タクシー適正化・活性化特措法の下、供給過剰、過度な運賃競争の解消を達成し、それにより「事故が減った」という実績をもって、あるべき社会的規制の姿について論議を始めたと思います。いまは苦しい時ですが、苦しいが故にさらな

るコンプライアンスの徹底を会員事業者の皆さんに要請しておきたいと思ひます。

次に、今回の新法施行によつてもなお特定地域の指定から外れた地域の皆さんにも申し上げておきたいことがあります。タクシー事業が抱える問題は供給過剰や過度な運賃競争によるものばかりではありません。我が国全体が抱える人口減少や高齢化などの構造的問題の影響を受けた部分も少なからずあります。平成14年の規制緩和後、新規参入もなければ増車合戦もない、また、値下げ競争も起きていないという地域にあつても、例えば大都市部とは違つた悩み、運転代行業、レンタカー業など他の自動車交通手段との競争に晒されている場合、また、NPO福祉有償運送や自治体が運行するコミュニティバスとの競合など、地域特有の悩みがあるはずです。全タク連としましては、これらの諸課題について新生なつた「地域交通委員会」の活動を通じて、地域、地域の実情をきめ細かに情報収集すると共に、皆さんの要望を正確に政・官界に伝え、できることから一步一步改善して参りたい。特に、特定地域指定予備軍とも言うべき地域にあつては指定要件に定められた実働日車実車キロ、実働日車営収などの指標の推移に注意を払うだけでなく、そのときがくれば迅速に指定が受けられるよう、関係地方自治体との関係構築に日々務められ、都道府県知事や市町村長など自治体首長の指定要請に協力いただけるよう皆さん自身があらかじめ取り組まれるよう強くお願いしておきたいと思ひます。

最後になりますが、昨年の事業者大会で私は「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る」と訴えました。また「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」とも申し上げました。一年前まではこうした主張も業界外では、中々受け入れられなかつたのですが、世界同時不況を経て情勢は大きく変わりました。衆参両院における全会一致でのタクシー適正化・活性化法案の可決・成立も業界の一致団結があつたればこそこのことです。新法の枠組みは我々事業者が主役であり、主体性をもって取り組まなければ、その効果が発揮されません。「制度が変れば、何もかも自然に変わっていく」ということはあり得ないのです。繰り返しになりますが「変つた制度を我々事業者がどう使いこなすか」にかかっているのです。本日、この場にお集まりの会員事業者の皆さんには全タク連の旗の下、これからも、これまで以上に一致結束して、自らが勝ち取つた新しい道具を有効に使いこなしていただけるよう強く要請して、私からのあいさつに代えさせていただきますと思ひます。ありがとうございました。

以上