

### ＜規制緩和以前のタクシー事業＞

改正道路運送法が施行され、タクシー規制緩和が実施される以前の業界は、事業免許制の下、需給調整規制が実施され、運賃面においても法律の運用により、同一地域・同一運賃が永らく担保されて参りました。タクシー事業に規制緩和は馴染まないという事実は論を待たないことですが、あらゆる産業分野での規制緩和促進が時代の流れとなる中で、運輸政策審議会答申を受ける形で、道運法が改正され、平成 14 年 2 月 1 日の施行によって、いよいよタクシー規制緩和が実施されたことは皆さんご承知のことと思います。

### ＜改正道路運送法の施行＞

この際の規制緩和によって、タクシー事業は免許制から許可制に移行し、運賃制度は認可制が維持され、自動認可運賃制度が導入されました。需給調整規制の撤廃により、もともと「供給過剰気味である」とされていたタクシーですが、規制緩和により、一層その傾向に拍車が掛かり、規制緩和が目的としていたはずの「事業活性化」は果たされないまま、台当たり生産性が低下、乗務員の賃金・労働条件はみるみる悪化しました。また、当時の業界としては運賃の認可制維持を積極的に評価したものでしたが、改正道運法がいざ施行されてみると、自動認可枠外のいわゆる「下限割れ運賃」についても、「個別審査」の名の下に、申請通り認可される事例があとを絶たず、大阪などはまさに「規制緩和の実験場」と呼ばれ、まもなく「焼け野原」と称されるようになりました。規制緩和下におけるタクシー運賃の認可制は実質的に上限価格規制に過ぎないことが明らかになったのです。

### ＜7・11通達の発出＞

この間、タクシー業界は規制緩和の弊害を訴え続け、故・新倉尚文前会長は「3年経ったら、見直し・検証が必要だ」と主張されてきましたし、宮城県業界では仙台市における需給調整特区、いわゆる「逆特区」提案がなされるに至り、規制緩和への不満と怒りは増すばかりとなりました。このような業界の皆さんの粘り強い運動により、平成 19 年末には交通政策審議会にタクシーワーキンググループが設置され、審議期間中の平成 20 年 7 月 11 日には、いわゆる「7・11通達」が発出されるに至ったことが、つい昨日のことに思い出されます。これにより、新規参入と増車はほぼストップし、供給過剰に一定の歯止めをかけた＝つまり「水道の蛇口を閉める」ということになったのです。

### ＜タクシー適正化・活性化特措法の成立と施行＞

その後は交政審答申に基づきタクシー特措法案が政府案として策定され、当時の野党・民主党側からも対案が提出されるに及び、活発な国会論戦を経て与野党双方の主張を取り

入れ、衆参両院共に全会一致により修正された同法案が可決・成立するに及びました。これが昨年 10 月に施行されている特措法です。この特措法では、供給過剰対策として、指定された特定地域においては完全な新規参入・増車のストップを実現し、7・11 通達でしぼった蛇口を完全に閉めることができました。また、従来の免許制時代には増車枠の配分しかできなかつた需給調整規制でしたが、地域協議会の枠組みにより、地域計画の立案を拠り所に、減休車に踏み込んだことが大きな違いです。また、同法附則には道運法 9 条の 3 の読み替えが書き込まれ、これによりタクシーの運賃は「適正原価に適正利潤を加えたものを超えないものとする」から「適正原価に適正利潤を加えたもの」そのものへと変更がなされました。

平成 21 年 10 月 1 日からこの特措法が施行され、全国のトップを切って東京で地域協議会が設置され、昨年末には地域計画を立案し、年度末までには減休車を含む事業再構築とあいまった特定事業計画の申請、認定を経て、現在は減休車を実行中であります。大阪や当地・札幌をはじめ全国で少なからぬ地域が現在同様の取り組みを行っています。

#### ＜特措法の成果と課題＞

さて、その特措法の施行により事業再構築を巡って業界内には「どの程度の減休車を行うべきか」で様々な意見があることも事実です。法律の主旨としては地域協議会に提示された「適正と考えられる車両数」の範囲内に入ることが業界に課せられた任務であり、原則としてすべての事業者が、適正車両数で示された範囲内の率（パーセンテージ）での減休車を実施することが事実上、求められています。この任務を相当程度、消化できた地域については法律の目的でもある乗務員の賃金・労働条件改善や、交通事故発生件数等の減少などタクシーにまつわる諸問題解決の糸口を掴むことができる可能性が高まるものと期待されています。ただし、こうした効果を生むには条件があり、「景気がこれ以上悪くならないこと」との留保が必要なのが実態です。

先にも触れたことですが、タクシー事業の適正化に当たっては事業者の自主性に委ねる原則を採っており、それ故に「どの程度、減休車すべきなのか」を巡って業界はひとかたならぬ苦勞を背負い込んでいます。「減車はなるべくしたくない」という経営者の本能も理解できます。また少ない減車しかできないことに対して「車庫で停まっているクルマを減らすことだけでは効果がない」という指摘ももつともなことです。少なくとも、動いているクルマを公平に減らしていくことが、需給調整効果を生むことは間違いないのですが、「公平」の定義については 100 人の事業者がいれば 100 通りの意見があるのも事実です。

#### ＜特措法の見直しと道運法改正＞

さて、このように問題解決に大いに期待されている特措法ですが、先に触れた通り問題点も内包しています。色々、障りがあるということは立法の時点でわかっていたことでもあり、タクシー特措法はその附則において「施行後 5 年を経過した時点で、施行状況に検

討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講ずるものとする」とあらかじめ書き込まれています。つまり特措法の運用面で色々と問題点が多いようならこの法律にまつわる諸制度に検討を加え、必要なら法改正しなさいという見直し条項が仕込まれているわけです。必要がなければ法改正しなくても良く、その場合は国交省が定めた要件に基づき、3年ごとに特定地域が指定されることとなりますし、要件に合致しなくなれば指定が行われなくなり、あるいは指定が解除されることで、再び参入・増車は自由化されることとなります。

実際には、自主性に基づく行動の下では必要十分な減休車による需給調整は実現できず、また、新しい認可基準の下でも下限割れ運賃が完全に解消されるわけでもないという事実から、「問題点の根本解決に向けて道運法の改正を先取りして求めている」というのが業界の現在の動きなのです。

特措法には限界があるという共通認識の下、業界労使は共に与党・民主党への働きかけを強めており、その結果、同党にはタクシー政策議員連盟が設立され、さらにまた道路運送法改正案検討ワーキングチームが設置されるに至り、特措法ではなし得なかった問題解決に向けて小さくない一歩を踏み出そうとしています。

ただ、道運法の改正案がいかなるものとなるかまだ決まっていますが、議員連盟の考え方としては平成23年の通常国会への法案提出を目指すこととされています。中身について、どうあるべきかについて細かく見ていけば労使間で100%の一致を見ているわけはありませんが、労働組合側が与党に対して大きな発言権を有していること、特措法における自主減車において経営側がさしたる成果を挙げられない場合には、今後、益々、経営側の主張・姿勢が「タクシー乗務員の労働条件改善という本来の目的」に真摯に近づこうとするものではないのではないかとの疑念を持たれかねないという点が危惧されることとなっていることを注意喚起しておきたいと思います。

### **<再規制の完成を目指して>**

ここまでの、タクシー事業規制の枠組みの変遷を振り返ってきました。我々、事業者は運政審答申でタクシー規制緩和の方針決定を聞き、大いに失望し、実際に規制緩和が実行されるに及んで、供給過剰の急速な進行、多重運賃の拡がりや値下げ競争の激化に大打撃を受けました。ここ数年は、事業規制の枠組み変更を目指し、悪戦苦闘もして参りました。わたくしが全タク連会長に就任するに当たっては「再規制」を公約に掲げ、7・11通達に皆さんと共に大いに喜び、交政審答申で「規制強化の方針が後退したのではないかと皆さんと共に落胆しました。また特措法の国会審議では「麻生内閣がもたないのではないかと?」「いつ、衆院解散があってもおかしくない」とも言われ、一時は廃案も覚悟しましたし、会員事業者の皆さんもハラハラしながら見守っていただいたのではなかったでしょうか。

これほどの苦勞をして勝ち取った特措法ですが、いざ実施という段階で個々の事業者の

思いが表面化することによって、具体的な成果に結びつきにくくなっていることは甚だ残念なことです。無論、こうした事業者の結束の弱さは織り込み済みだという人もいるでしょう。「それ見たことか」との批判もないとはいえません。わたくしが会長に就任した際、皆さんは「どうせ再規制など、できっこない。できっこないから、スローガンとしては当たり障りがなくてちょうど良い」と思ったから支持してくださったのでしょうか。決して、そうではないと思います。交政審ワーキンググループでの審議開始から特措法の実施まで、会員事業者の皆さんは、わたくし同様、節目、節目に一喜一憂してきたに相違ありません。困難な道のりには違いありませんが、わたくしと共に再規制という最高の頂に上るため、一致団結してのご協力を改めてお願いすると共に、皆さんにも是非、初心を思い出して欲しいと強く要請したいと思います。いささか不躰なお願いではありますが、昨今の情勢についてわたくしの偽りなき心情の一旦を述べたつもりです。最後の全力疾走に会員事業者の皆さんのご協力をお願いして、わたくしのあいさつに替えさせていただきます。ありがとうございました。

以上