

平成23年1月17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、業界にとって念願だったタクシー適正化・活性化特別措置法の施行後、全国各地で事業再構築などに取り組んでいただくことに明け暮れる一年となったばかりでなく、リーマン・ショック後の景気低迷・円高不況の進行とあいまって、われわれにとって必ずしも明るい一年だったとは言えませんでした。そこで、これからの一年、業界の未来をより良いものへと変えていくための課題について、わたくしの所信を申し述べたいと思います。

大雑把に申し上げれば、昨年一年間はタクシー特措法の執行に業界を挙げて取り組むと共に、その特措法ではいささか不十分と思われる点について補って行くための道路運送法本則改正の運動に掛かりきりの一年でした。

近年、日本経済はデフレ不況に苦しんできました。規制緩和の負の側面と合わせ、われわれは長く、必要以上に苦しみました。これを是正するため、すなわち供給過剰と過度な運賃競争の双方の面からの是正を図るため、全力を挙げて再規制、つまりは道路運送法

の改正に取り組み、その結果、関係者の血と汗の結晶として出来上がったのが「特措法」です。その特措法は平成21年10月から施行され、そこからこれまでの間で、全国140を越える特定地域において地域計画が立案され、地域の関係者の合意のもと、事業者の皆さんが特定事業計画の実行、事業再構築すなわち減休車に取り組みまれてきたわけです。

特措法施行後の成果としては甚だ不十分なものでありますが、簡単に紹介しておきますと、運賃面では自動認可下限割れ採用法人タクシー事業者は約3分の1以下に減少しました。完全な同一地域・同一運賃というわけには参りませんでした。法施行後の短い期間としては一定の評価ができるものと思います。次に需給バランスの改善についてですが、各事業者が命の次に大事にしているタクシーの自主的減休車に取り組んでいただき、事業再構築に着手した特定地域のうち、約1割では適正車両数の範囲内に収まりつつあります。他方、残りの9割では「もう少しだ」という地域もあれば、「まだまだ道のりは遠い」という地域もあって、状況は様々です。

さきほども申し上げましたが運賃の自動認可枠内収斂も需給バランスの改善も乗務員の労働条件改善とそれによる安全輸送の確保、

それによる利用者のための安全・安心の確保、加えてわれわれの経営基盤の安定化が目的であります。わかりやすい例としてわたくしの地元・東京都特別区・武三地区での事業再構築について簡単に触れておきますと、業界として基準車両数に対し20%の減休車を目指し、いまのところ業界平均で17.5%の削減に目処がつけました。これにより約3万4000台の法人タクシーは約2万8000台にまで減少することになります。目標通りの20%を達成するにはあと2.5%分の減休車が必要になり、これが達成できればさらに約850台が減少し、およそ2万7000台程度となります。現在の厳しい経済情勢の中にあっても乗務員の年間賃金は現状の17.5%削減で約15万円上昇しますし、20%削減が達成できれば約24万円上昇する計算になっています。もちろん、この程度でも十分だと言っているわけではありません。問題は、このように非常に厳しい経済情勢、経営環境の中にあっても一定の減休車効果があることは間違いありませんから、皆が協調して20%削減に取り組む中で、一部にこれに取り組まない事業者がいること、20%を下回る取り組みしか行わない事業者が存在することで、大きな痛みを伴わずに減休車効果に便乗できてしまうことにあります。東京には大

きな運賃問題はありませんが、各地の多重運賃問題でも自動認可運賃内への同調を図る事業者が相次ぐことで、地域のタクシー経営の基盤が改善していく兆候が見られる反面、これにあくまで同調しないことにより略奪的効果を独占的に享受しようという事業者も少なからず存在していることはまことに残念なことであります。

わたしたちは地域協議会での合意を背景に、自主的努力でこのタクシー特措法の趣旨を理解し、その法的効果を最大限発揮すべく努力を続けてまいりましたし、今後も続けていく覚悟です。しかしながら頑固に自社の利益のみを主張し続け、いまだ「自分さえ良ければ病」から脱却できない方も少数ながら存在します。問題なのは、それが少数派であっても地域全体にとって無視できるほど影響が小さいとまでは言い切れないことです。われわれは何としてもこの不公平、不合理を取り除かなければならないと考えています。いかなる犠牲をいとわない覚悟で取り組む必要があります。

具体的にはどのように取り組むのか？ その取り組みの柱になるのが道路運送法本則改正であり、与党・民主党タクシー政策議員連盟の設立を通じて策定されつつあるのが「タクシー事業法案」であります。では特措法とタクシー事業法で何が違うのか？ 基本的な

法律の目的には何の違いもありません。特措法の趣旨を理解し、誠実に減休車に取り組んだ方々が、同調しなかった方々に対して過大な利益をもたらすような不条理をなくしていくための法律であり「すべての法人事業者が、全員で同じことができるようにするための法改正」、それがタクシー事業法の制定なのです。事業法の内容については、この後、坂本本部長、各務理事長から詳しくご説明いたします。

さて、このような業界の主張に対し、政官界の一部には「特措法が施行されていまだ一年余。特定地域の指定期間も3年であり、いま直ちにタクシー事業法の制定など時期尚早だ。もっと特措法の実効性を見極めるべきだ」との声があるのも事実であります。この点についてわたくしは「では特措法の実効性を上げるために国は今後、どのような支援を行ってくれるのか」を確認しなければなりません。確かに関東、近畿などで地方運輸局、運輸支局において減休車が不十分な事業者へのヒアリングが実施されていますが、それによってどれほどの車両削減が進んだか皆さんご承知の通り心もとない限りです。また事業者が減休車したくなる、あるいはせざるを得ないようなインセンティブをこれまで業界がどれほど要望してきたことで

しょうか。地域協議会の運営をはじめ現場に近い行政の皆さまには大変ご苦勞をお掛けしましたが、例えばヒアリングはどうあるべきかの一点でも全国統一的な指針を聞いたことはありませんし、必ずしも各地で同様の取り組みがなされているように見えません。独占禁止法の問題もあって公正取引委員会の目を気にしながら業界は減休車に取り組んでいますが、事実上これを業界側に丸投げにしたような格好のままで「実効性を見極めるため」という理由で時間を無駄にする余裕はわれわれにはありません。時間的な余裕がないということについては政府のみならず、政権与党、野党も含めた政界の先生方にも申し上げておきたい。タクシー事業法案の上程は当初、本年の通常国会とされていましたが、政局の不安定化に伴い、にわかには「秋の臨時国会」という話も持ち上がっています。乗務員の賃金・労働条件は見る影もなく悪化しており、安全・安心にも影が射しかねない中で、特措法の効果を様子見するとか、与野党間の綱引きによって臨時国会への先送りなど到底納得できるものではありません。われわれ事業者の中にも評論家気取りでものごとを冷ややかに見る向きもありますが、少なくともここに集うわれわれは真剣そのものです。政官界におかれましても評論家としてではなく、われ

われと共に汗をかいて欲しいと、いささかぶしつけではありますが強くお願いしておきたいと思います。

とは言えわたしどもの業界は長引くデフレ不況や政治的アクシデントに見舞われながらも、再規制の旗を掲げて以来、一步ずつ前進を続けており、足踏みすることこそあれ、後退を余儀なくされることはありませんでした。これもひとえに会員事業者の皆様の団結と支援によるものであり、今後もタクシー事業法制定の日まで変らぬご支援を要請して、わたくし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