

平成26年1月16日 全タク連常任理事会

常任理事の皆さん、新年あけましておめでとうございます。全タク連傘下47都道府県協会幹部の皆さんに全国各地からお集まりいただいた本日のこの機会に、業界が取り組むべき新年の諸課題につきまして、ひとことわたくしの所信を申し述べたいと思います。

昨年は、わたくしどもタクシー業界にとりまして懸案となっていた、タクシー事業適正化・活性化特別措置法の改正案が、国会において可決・成立し、今月27日にいよいよ施行されることが決まった記念すべき年となりました。まずは、このことについてご尽力をいただきました自民タクシー・ハイヤー議員連盟の金子一義会長をはじめとする自公民関係3党の関係者ならびに本法案に賛成をいただきました与野党の先生方にこの場をお借りして御礼申し上げます。また、当業界におきましては、全タク連タクシー事業適正化・活性化推進特別委員会の坂本本部長、三浦委員長や各務理事長をはじめとし、法案成立まで業界内の団結を導いて下さった傘下都道府県協会の幹部の皆さまにも厚く御礼申し上げます。

一方、この一年間では法案成立ばかりでなく、今年4月1日からの消費税増税も決定しています。また、円安・株高をもたらしたアベノミクスにより輸出型大企業を中心に業績の回復が報じられているところですが、わたくしどものハイタク産業におきましては、円安による燃料高進行が需要回復よりもはるかに先行しており、まさに「実感なき景気回復」と言わざるを得ない状況にあり、新法成立をもってお祝いムード一色という訳には参りません。

とは言え、昨年には新法成立のほか2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催決定という明るい材料も提供されており、これを足掛かりとして、本年は夢と希望のある活気に満ちたハイタク業界を引き寄せるための第一歩を印す一年にしていきたいと考えております。

さて、新年の当面の課題について時系列に申し上げますと、まず今月27日には改正タクシー特措法が施行されることとなっております。このタクシー新法は全タク連が掲げた4つの課題＝①独占禁止法との関係②減休車の不公平感解消③下限割れ運賃への対応④特定地域指定解除後への不安——を解決するためのものです。新法はこれら4つの課題を解決できるものとされていますが、問題の解決をより確実なものとするためには、「まず、特定地域に指定されること」が必要です。新聞報道等で新法は規制緩和に逆行する悪法との批判もされていますが、行政による営業方法制限命令の発動等はまず特定地域に指定され、その地域の協議会で合意された内容を個別の事業者に実行させるためのものであり、準特定地域どまりであれば、現行法と何ら効力の違いはなく供給過剰問題の解決は前

進しません。

そのことを踏まえた上で申しますと、タクシー新法としては、まず1月27日の施行と同時に現行法における特定地域を原則すべて準特定地域に移行させ、基本的には現行運賃に消費税増税分の3%を単純転嫁により上乗せした新しい「公定幅運賃」を設定することを当面の優先課題としています。そのため、準特定地域すなわち現行法における特定地域では、従来の協議会を新法における「みなし協議会」として2月中を目途に開催し、その意見を聴いた上で、先に述べた消費税転嫁済み公定幅運賃を3月早々に公示し、われわれ事業者はその中から4月1日より実施する運賃額を決定し、届け出るということになる予定です。

このように、新法施行後直ちに対応すべき業界の課題はまず消費税増税分のスムーズな運賃への転嫁であり、その認識は行政、業界に共通のものと考えています。運賃問題につきましては今月9日に新潟タクシー運賃値上げカルテル被疑事件の第10回審判廷が開催され、結審致しました。審決はまだ先になると聞いていますが、今後は公定幅運賃制度が実施されることで、新潟の皆さんが苦しんだような事態は発生しなくなるものと期待しています。

もちろん、現行法の特定地域以外の地域については、公定幅運賃の適用はありませんから、消費税増税分の運賃転嫁は従来の通り、個別事業者の認可申請によるものとなりますから、それぞれの地域にあった方法で、しかしながら独占禁止法との関係にも留意しつつ、確実な方法での運賃への転嫁をお願い致します。

消費税増税分の運賃転嫁を無事に乗り切りますと、次に課題となるのが、先にも触れましたタクシー新法における特定地域指定の問題であります。現行法の下で、われわれ事業者は出来得る限り供給過剰の解消に向けて努力して参りました。その結果、全国平均で約13%の供給輸送力削減を果たし、日車営収が一定程度上昇する成果をも見る事ができました。しかしながら、その成果は法が目的として掲げた乗務員の労働条件改善を十分に果たしたと言える程度のものではなく道半ばと言うべきものでした。また、特定地域において地域標準として掲げられた削減率を大幅に下回る減休車しか実行しない事業者、まったくの傍観を決め込んだ事業者もあり、多くの事業者が血のにじむ努力でたたき出した僅かな成果にタダ乗りする事業者が少なからず存在したことは極めて遺憾なことでした。こうした不公平の解消には、最初に申し上げた通り、まずタクシー新法における特定地域に指定されることが必要です。輸送力削減に向けた独禁法適用除外による事業者の共同行為も、特定地域計画に同調しない事業者に対する行政の営業方法制限命令も、いずれも特定地域に指定されて初めて可能になるものであり、準特定地域指定どまりとなれば、これらの問題は事実上放置されることにほかなりません。

繰り返しになりますが、これらの課題を含む全タク連が掲げた4つの課題の完全解決に

近づぐためには新法における特定地域指定が必要なことは、業界労使の共通認識であるとともに、国会の意思でもあり、「問題を解決したい」という思いは同じであると強調しておきたいと考えています。

今年 4 月、無事消費税増税を乗り切った暁には、いよいよ供給過剰問題について本格的に立ち向かうこととなり、年度が変わる頃からゴールデンウィーク明け頃までには特定地域の指定要件等もより明確になるとともに、協議会のガイドラインも明らかになっていくものとみています。当然、立法の趣旨は、いま申し上げたようなことであり、業界労使、国会との共通認識は行政との共通認識であるとも考えており、問題解決に向け適切な運用基準等が設定されるものと期待しています。

これら新法の施行に関わる問題と並行して惹起している業界にとっての重要課題として、燃料高騰問題と乗務員不足の問題があげられます。燃料高騰については、原産国からの出荷価格自体の高騰に加えて、円安の進行など為替の影響も少なくありませんが、今後の世界的な需要動向やこれから春先への価格変動等の状況をも見極める必要があります。また、乗務員不足につきましては現行特措法による輸送力削減で一時的に実働率や賃金・労働条件がある程度改善したにもかかわらず、再び悪化の一途を辿っています。労働力不足につきましては、今後の五輪開催に向けた建設ラッシュ等による労働力流出も考えられ、実際に東北の復興現場から労働力が流出し始めているとの報道も見受けられます。いずれにしても、魅力ある賃金・労働条件を実現しないことには良質な労働力の確保がおぼつかずもなく、燃料高ともどもこれらの危機を乗り越えられる適正需給の実現を目指すべきものと考えています。

一方、五輪開催向けには東京ならびにその周辺地域に限らず、五輪観戦のための訪日外国人旅行者が全国各地に観光目的で訪問することも予想されるほか、わが国として訪日外国人旅行者が年間 1000 万人を突破したという中長期トレンドをも踏まえて、タクシー業界としての対応を考えていく必要があります。東京ハイヤー・タクシー協会ではすでにこの問題に特化した専門委員会を立ち上げており、全タク連でも同様の措置を検討して参りたいと考えています。

昨年まではタクシー新法成立に向けて、「常任理事のような責任ある立場の皆さんは執行部と一体となって、新法成立にお力をお貸しいただけるものと信じております」と申し上げてきました。本年はその新法がすでに成立しており、皆さんそれぞれの地元において新法が執行されていく年へと状況は変わっています。これまでは新法成立に向けて全国業界の一致団結を求めて参りましたが、これからは、いよいよ皆さん自身がそれぞれの地元業界で一致団結し、この新しい法律を使いこなすことが求められるところまで階段を上がつ

できました。わたくし自身は皆さんの手本となれるよう東京業界において全身全霊を傾けて新法の執行に努力する所存ですが、皆さんは皆さん自身の地元業界のため、地元業界の一致団結を保ち、この新しい法律をしっかりと活かしきって欲しい——とこの場をお借りして要請しておきたいと思います。それにより、明るく夢のあるタクシー業界を作り上げていくための最初の一步と致したいというのが、本年のわたくしの所信であります。

ありがとうございました。

以上