

全タク連総会会長スピーチ原稿（平成 26 年 6 月 23 日）

本日は、通常総会開催に当たりまして全国からたくさんの会員事業者の皆さまにご参集をいただき厚く御礼申し上げます。業界が抱える当面の諸問題への対応等につきましては、後ほど各専門委員長から詳細に報告が予定されておりますので、各論につきましてはその場に譲ることとし、この場におきましては、特にわたくしから強調しておきたい、いくつかの点について触れさせていただきたいと思います。

さて、昨年 11 月に成立し、今年 1 月に施行された改正タクシー適正化・活性化特措法は、その秘めた潜在能力をいまだ十分に生かし切れていないのが実態であります。確かに 2、3 月に開催された地域協議会を経て、公定幅運賃が 4 月 1 日から実施され、消費税増税 3% 分の運賃への適正転嫁は無事完了致しました。しかしながら、今回の法改正の目的とも言うべき事業適正化完遂のための特定地域指定については、基準の策定もままならない状況となっています。この問題につきましては、報道等で皆さまご承知の通り、政府の規制改革会議から改正タクシー特措法そのものへの異議、加えて同法の運用において「特定地域の指定基準」に対しても注文が付いており、同会議ワーキンググループの意見書によれば「指定地域のタクシー台数を全国のタクシー総台数の半数以下に抑えること」とされています。特定地域の指定につきましては、このような経緯から自民党タクシー・ハイヤー議員連盟、国土交通省も対応に苦慮しており、いましばらく事態の推移を見守る必要があります。ただ、供給過剰に由来する乗務員の賃金低下や輸送の安全確保への影響等を解決するため旧タクシー特措法が制定され、われわれ業界でも自主的努力により、血のにじむ思いで輸送力削減に取り組んできた経過があります。旧特措法の下で全国 155 地域が特定地域に指定され、新法施行後はこの 155 地域がそのまま準特定地域に移行したわけであり、これらの地域はすべて、供給過剰に苦しみ、その解消に向けて努力をしてきたわけですが、多大の苦労をしてもなお、問題の完全解決に至らなかったため、法改正を要望し、ようやく新法が成立するに至ったのであり、その意味で「初めに特定地域の指定の数ありき」であって良いはずもなく、「155 地域はすべて苦しんでいるのだ」と申し上げておかなければなりません。

次に運賃制度改革＝タクシー運賃の世界標準化についても、ひと言ご説明させていただきます。旧タクシー特措法制定の経過についてはこれまでに何度も言及してきましたが、改めて確認させていただきますと、平成 19 年の東京の運賃改定における物価安定政策会議での審議に端を発する交通政策審議会タクシーワーキンググループでの論議を通じて、タクシー業界側から「再規制により供給過剰を解消し、その果実を利用者に還元することで、これ以上の運賃値上げを回避し、あるいは運賃水準を引き下げることにも可能になるかもしれない」との説明も行い、これを契機にタクシー規制緩和見直しへの理解は委員の間

で一举に深まったという事実があります。またこれにより、同審議会ワーキンググループの空気が一変し、それを受けて国土交通省も参入・増車の一時ストップに繋がる「7. 11 通達」を発出し、与野党各党も旧タクシー特措法の制定へと動き出しました。わたくしと致しましては、旧法改正すなわち新法成立、施行に至り、いよいよわたしたち業界が動く番だと考えています。

運賃制度改革への取り組みのタイミングは、偶然にも 2020 年東京オリンピック・パラリンピックの開催決定、その準備期間とも重なることとなりました。こうしたこともあって、その方向性は「世界標準」を念頭に置くことがベストではないかと考えています。わたしたちタクシー事業者にとっては安全・安心こそ第一の責務だということは数十年に渡って言われてきたことであり、その通りだと思っておりますが、一方で、肝心の利用者にとってそれはむしろ当たり前のことなのです。世界一安全で清潔、治安の行き届いたわが日本では、安全への努力が積極的に評価されることは残念ながら少なく、マスコミにおいてもこの点は意図的に無視されている感も否定できません。では、利用者の皆さんにとっての最大の関心事とは何でしょうか？それはやはり親しみやすく、気軽に利用できる運賃なのではないかと思えます。

タクシーは地域にとっての重要な公共交通機関の一翼を担うものであると同時に、快適な空間を提供するサービス業としての一面をも兼ね備えており、業界の未来を考えると、社会から愛される存在でなければならないし、また、そうでなければ今後の発展はないものと思っております。

交政審での論議の経過から、「適正需給の確立こそ急務であり、運賃制度改革の先行は拙速ではないか」との批判があることも承知しておりますが、わたくしと致しましては、事業適正化が終わったら着手すれば良いという問題ではなく、むしろ、適正需給の確立前に準備を進めることが適正化そのものの推進力強化に繋がるものと確信しております。また、初乗り距離を短縮するプランにつきましては、ニューヨークやロンドンの運賃・料金体系を念頭に置いたものですが、業界内には「タクシー運賃は初乗り部分をイニシャルコストとしてやや高めに設定し、その分爾後加算についてはやや安めとした上で全体が厳しく査定され、認可に至ったものを基礎としている」とし、「運賃体系見直しのあり方次第では、収支が合わなくなる」と懸念する声があることも承知しております。7 年前の物価安定政策会議では、消費者代表委員から「初乗り運賃は高いのではないか」とか、「降りる直前になってメーター運賃が 80 円も上がる」などの苦情も頂いております。こうした利用者からの不平・不満を少しでも緩和、解消するため、先進各国のタクシー運賃料金制度を調査、研究し、わが国に合った新しい運賃制度の導入を図ることで、末永い業界の発展を図っていきたいと考えています。国内においても前回の運賃改定から名古屋では初乗り距離短縮を採用しており、このような例も念頭に置きながら、「改正タクシー特措法の果実を利用者に還元しつつ、事業者団体として最善の方法を研究していく」ことを考えております。

ここまで申し述べました喫緊の課題に加え、業界自身の努力によってはなかなか解決が難しい問題として、「景気回復の波がタクシー業界にまでは及ばず、総需要がどうしても回復しない」ということ、「L P ガス価格の高騰と円安のダブルパンチ」、さらには全産業的課題となりつつある「人手不足の問題」につきましては、当面、政府与党に適切な処方箋をご提示願ひ、迅速に実行していただくほかに道はありません。一方で、これらの課題についても、改正タクシー特措法による事業適正化が確実に実行されれば、景気回復と相まって必ずや解決するものと信じており、その対策の実行を改めてこの場をお借りしてお願いする次第であります。

最後になりましたが、タクシー新法における協議会運営は、旧法時代に比べても、慎重かつ丁寧な議論が必要とされるものであり、会員事業者の皆さまにおかれましては、地元協会においてしっかり団結し、十分なご議論を経た上で、これに臨まれるよう祈念してやみません。ありがとうございました。

以上