

第54回全国ハイヤー・タクシー事業者大会会長挨拶

本日は事業者大会開催に際しまして、全国各地からここ岡山の地にたくさんの会員事業者の皆さんにお集まりいただき、誠にありがとうございます。特に本大会開催に当たり、準備にご尽力を賜りました中国ブロック並びに岡山県タクシー協会の皆さんにこの場をお借りして厚く御礼申し上げます。

会員事業者の皆さんにわたくしの所信を申し上げる前に、ひとつご報告しなければならぬことがあります。公正取引委員会が新潟交通圏のタクシー運賃値上げをカルテルと認定し、排除措置命令・課徴金納付命令を行ったことに対し、当該地域の事業者が取消請求を行っていた事案で、10月27日までに公取委からの審決案が業界側に示されました。誠に遺憾ながら審決案では事業者側の主張は顧みられることなく、請求は棄却されることとなりましたが、新潟業界が今後いかなる判断をしようと、全タク連としては同業界に対し強い連帯を表明するとともに、全力で支援を続けることをまずは申し上げておきたいと思えます。

まもなく11月20日となり、改正タクシー適正化・活性化特措法成立から丸1年を迎えることとなり、これを機会にこの1年を振り返るとともに、業界の懸案事項についてこの場をお借りしてわたくしの所信を申し上げたいと思えます。

現在の業界の懸案につきましては、業界紙報道等を通じて会員事業者の皆さんにおかれましてもほぼ共通の認識が出来あがっていることと存じます。あえて、具体的事例を列挙致しますと、冒頭に申し上げた新潟の運賃カルテル被疑事件への対応、極めて最近の出来事としては危険ドラッグ問題への対処、事業用自動車総合安全プラン2009の策定から丸5年が経過し中間年を迎えたことによるさらなる事故防止への取り組み、公定幅運賃実施後の下限割れ問題を扱う大阪・福岡訴訟での運賃変更命令差し止めに対する国側の即時抗告の行方、橋下徹・大阪市長が引き金を引いたタクシー自由化国家戦略特区問題、全産業的な人手不足問題への対応、円安傾向の中での燃料費高騰と高止まりへの対応、本年11月20日の施行が決まった改正地域公共交通活性化・再生法の枠組みへの即応、来年10月の実施が見込まれる消費税の増税、運賃制度改革や2020年開催の東京五輪への対応、そしていまだ解決をみない改正タクシー特措法における特定地域指定問題であります。ざっと数え上げるだけで、これだけの課題が山積していることになり、このほかにも実は大小様々な問題を抱えているのです。また、これらの課題に何らかの対処ができるにしても、その効果が十分に発揮されるには、景気が回復し国内経済が活気を取り戻していることが前提になります。

ここでは、そのすべてについて言及する時間がないので、わたくしが特に触れておくべきだと考える重要課題のいくつかについて所感を述べたいと思えます。まず、第一

には特定地域の指定についてであります。先ほども触れましたが、まもなく 11 月 20 日がやって参ります。その時点で改正タクシー特措法の成立から丸 1 年が経過致しますが、現時点で具体的な特定地域指定基準がどのように決着するか見通しは立っていないというのが正直なところですが、このような事態に立ち至ったことについてまずお詫び申し上げるとともに、あらためて現状をご説明申し上げたいと思います。

会員事業者の皆さんも報道等を通じて御承知のことと思いますが、本年 6 月に政府の規制改革会議から意見書が公表され、その中で「特定地域の指定に当たっては、その対象となるタクシー台数は全国の総台数の半数を有意に下回ること」との条件を突きつけられています。「有意に半数を下回ること」とは、つまり、意図的に全国の半数以下にせよということであり、あらかじめ想定した台数が存在し、その台数に合わせた指定基準を策定せよということでもあります。全タク連と致しましては、自民党タクシー・ハイヤー議員連盟など自公民 3 党と連携を図りつつ、国土交通省の協力を得ながらこの問題に取り組んでおりますが、アベノミクスの第 3 の矢として政権の基本的方針の柱に規制改革の推進を据えていることとの関係から、容易に業界の意図通りの進展が図れる見通しが立っていないというのが実情です。

旧タクシー特措法成立・施行後、全タク連として未解決の課題に、①独占禁止法との関係②事業者間の減休車の取り組みに関する不公平性の問題③下限割れ運賃の未解決④特定地域指定解除後への不安——を挙げ、その完全解決に向かって法改正に取り組み、その結果生まれたのが、改正タクシー特措法であります。新法施行により大阪、福岡での訴訟問題はあるものの、公定幅運賃の実施により下限割れ運賃の問題はほぼ解決と言ってよい状況となりましたが、特定地域指定基準問題が実質棚上げとなっていることで、その他 3 つの課題については解決への道筋が見えない状態のままです。このまま、規制改革会議に押し切られ、その意向に従った指定基準となった場合には、東京、大阪をはじめ流し営業を中心とする大都市部での特定地域指定が困難になり、減休車の不公平解消もままならず、供給過剰の解消は準特定地域のまま事業者の自主努力に引き続き委ねられることとなり、独禁法との関係も従前のままとされ、第二の新潟業界を産み出しかねません。ご承知のように全国の法人タクシー事業者の 64%が赤字経営となっており、その中でも現在の準特定地域 155 地域はいずれも旧法の下で、供給過剰に苦しみ、その結果業界自身が血のにじむ努力で自主的な減休車に取り組み、それでも、「不十分だ」ということで業界が一致結束し、新法を勝ち取ったものです。にもかかわらず、準特定地域の多くが特定地域に指定されず、現状を据え置かれる可能性が高まっていることに対しては憂慮の念に堪えません。改正特措法の第 3 条には、特定地域について「供給輸送力の削減をしなければ、地域公共交通としての機能を十分に発揮することができず、当該地域関係者の自主的な努力を中心としてタクシー事業の適正化・活性化を推進することが『特に必要であると認めるとき』は指定することができる」とあります。全国の事業者の 64%が赤字経営であり、乗務員の賃金・労働条件が全産業平均のそれと比べ年間 200 万円を超える格差を抱えている現状こ

そ、「特に必要と認めるとき」以外の何なののでしょうか。法改正の趣旨を鑑みるに、規制改革会議の主張に対してわれわれは「それでは準特定地域に据え置かれる地域での乗務員の賃金労働条件改善は放置しておいて良いのか。それで立法の趣旨に反しないのか」と問い返さざるを得ません。特定地域指定対象のタクシー台数は全国総数の半数を有意に下回ること——とは、実質的に「賃金・労働条件改善のための手法として需給調整規制強化を用いることは許さない」と言っているに等しいのですが、それなら「改正タクシー特措法そのものを認めない」と言うべきなのであって、「全国の半数以下なら需給調整規制強化も認める」「一部の地域では認めるが、その他地域では認めない」というのは自己矛盾に他なりません。速やかに賃金・労働条件改善を実現できる手法として国会は需給調整規制の強化を選択したのであって、これ以外に有効な手段があるのなら、規制改革会議にはむしろそのやり方を教えていただきたいくらいです。

この問題は業界が現在直面している人手不足の問題にも直結しているとわたくしは考えております。国交省の建前では自動車運送業等において等しく人手不足に直面しており、産業としての持続可能性を高めるためにも「人手不足解消」を必須の課題と位置づけ、トラック、バスなどでは具体的な対策が検討されています。タクシーについても現状認識はトラック、バスと同様ながら、具体的対策については「改正タクシー特措法の枠組みに基づき、事業適正化・活性化を推進し、乗務員の賃金・労働条件改善を進めること」を中心に据えています。しかしながら、そのタクシー新法の枠組みが特定地域指定基準さえ確定できず、一向に始動しないこと、あるいは多くの地域が準特定地域に据え置かれることで具体的に事業適正化等が一層進展することなど考えられません。このように政府の言っていることと、やっていることは互いに矛盾していますが、業界の声に真摯に耳を傾け一日も早く正しい結論を出し、一刻も早くより広範な特定地域指定を行うことが人手不足対策の第一歩だと考えています。

また、最近の輸送実績を見ていますと、東京の場合でも実働率の低下により日車営収が下支えされているという傾向が窺えます。具体的な人手不足対策として大学新卒者など若年層や女性の雇用拡大への取り組みが注目されています。そうした中、一部には「若年タクシー乗務員の賃金は他産業に対して安くない。むしろ高い水準にあることを訴えるべきだ」との声も耳にします。確かに一面としては正しいのですが、景気浮揚による総需要拡大や効果的な事業活性化の道筋が見えない段階で、仮に若年者や女性の雇用拡大に目に見える効果があったとしてもタクシー乗務員全体としては平均賃金の低下しかもたらしません。あえてそのことに目を瞑って「とにかく実働率さえ上がれば良い」という姿勢では、そもそも旧タクシー特措法制定に動き、さらに法改正まで行ってきた目的は何だったのか、再規制の動機そのものへの世間の疑念を招きかねないことにも留意が必要だと申し上げておきたいと思います。繰り返しになりますが、政府に対しては2020年の東京五輪開催も睨みつつ、的確な景気対策を行いタクシー需要拡大にもその効果が及ぶようお願いすると

もに、われわれ業界自身もより効果的な需要喚起策の検討、実施が求められています。中長期的には若年層、女性の雇用拡大により実働率向上を目指さなければなりません。総需要拡大局面に至るまでの短期的視点では、その活用は乗務員の平均年齢引き下げ、乗務員層の新陳代謝を主眼としたものとするべきではないかと思っています。2種免許の取得機会拡大についても、制度改正には前向きに取り組むたいと考えていますが、背景にあるものはいま申し上げたことと同じであることをあわせてご理解下さい。

需要拡大局面を迎えるまでの業界の懸案として、ひとつには人手不足による実働率低下対策としての準特定地域における「預かり休車制度」の創設に取り組むたいと考えています。さらにもう一つは、燃料高騰対策としての運賃・料金への反映問題があります。

預かり休車とは耳慣れない言葉であり、皆さんの中には「預かり減車ではないのか？」とお尋ねの向きもあろうかと思えます。一つには業界に強いアレルギーのある「減車」という言葉を避けたことがこう呼ぶ理由であり、もう一つには「預けただけであって、随時復活可能」という意味合いから預かり休車と呼ぶことにしたものです。意味合いとしては従来業界で考えられている預かり減車制度と大きく変わらないものですが、原則として「現行法令の下で地域標準の減休車を実施した事業者のみに資格を与える」「実施済みの減休車を越えない範囲で預かり休車することができる」「預けた車両は随時復活可能とする」といったイメージを持っています。これを東京の事業者の例で説明すると、保有100両の事業者が20%20両の減休車を実施済みであれば、さらに20両までの範囲で任意の台数を預かり休車できるものとし、今日預けた車両を都合次第で明日復活させることもできる——といったような具合です。特定地域では法令に基づく事業適正化を、準特定地域においては運用面で預かり休車の促進を目指したいと考えています。同じく東京の例になりますがタクシー1台にかかる経費は車両減価償却費、税・保険料、各種車載装備、定期点検・車検費用、協会負担金等の合計で年間150万円程度ということになり、預かり休車によりこれらの経費を削減することができるようになるというものです。

燃料高騰対策としての運賃・料金への反映については、運賃改定によるコスト上昇分の吸収か、トラックや航空にもみられる燃料サーチャージを料金として設定する方法か、いずれかによるものと現時点では考えています。これも東京の例になりますが、2007年の前回運賃改定時には査定燃料価格は1リットル当たり約68円でしたが、現在では約87円まで高騰しています。多少の変動は続いています。中長期的には円安傾向が続くものと考えられており、中東からの出荷価格が少々下がったところで事業者の負担は減りません。何らかの方法で異常なコスト上昇分の吸収について利用者の皆さまにお願いをしなければならぬ状況となっており、通常運賃改定によるにせよ、サーチャージ料金設定によるにせよ、それぞれの長所、短所があり、各地域の業界においてより好ましい方法を適切に選択していただくのが良いのではないかと思っています。タクシーにおけるサーチャージ料

金の設定はわれわれ業界にとって耳馴染みのない言葉ではありますが、東京ハイヤー・タクシー協会の経営委員会においては具体的な検討にも着手しており、今後待たれる結論もご参考にしていただければと考えております。

運賃・料金については、これらコスト上昇分の吸収を図る目的のほか、来年10月に実施される予定の消費税増税への対応も必要になります。税率5%から8%への引き上げについては各地において公定幅運賃の実施により経験済みでもあり、今回も同様の対応になるものと考えており、危惧するところではありませんが、いま申し上げた燃料対策やその他の運賃制度改革と同時に実施するか否かは、地域ごとの判断に委ねられるべきものと考えています。

ここまで、わたくしが特に重要と考える問題について所感を述べました。昨年までの改正タクシー特措法の成立、すなわち再規制についてはまさに業界一丸となって取り組んで参りましたが、本日取り上げました事柄については、場合によっては「それぞれの地域で、最適の判断をして欲しい」というものも少なくありません。しかし、「考えなければならぬ」という点では全国共通であり、問題意識を共有してどのような結論を出すにしても、全タク連は一つ、業界は一致団結ということに変わりはありません。これまで同様、なお一層の一致団結をお願いしてわたくしのあいさつとさせていただきます。ありがとうございます。

以上