

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きましたこの機会に、業界が抱える諸課題につきまして、ひとことわたくしの所信を述べたいと思います。

昨年はわたくしが会長就任以来、業界の懸案として参りました「再規制」の集大成とも言えるべき、改正タクシー事業適正化・活性化特別措置法が1月27日に施行され、供給過剰の解消に向けてさらに一步を踏み出す記念すべき年となるはずでした。しかしながら、皆さんもご承知の通り、4月からの消費税増税の運賃転嫁を公定幅運賃制度の中で実施することを最優先し、特定地域の指定基準案についてはじっくり検討をしていく——とされた中で、6月には政府の規制改革会議から意見書が公表され、その中で「指定特定地域の対象タクシー台数は全国総数の半数を有意に下回ること」との要求を突き付けられ、先般国土交通省からパブリックコメントの募集という形で公表された基準案は事実上、同会議の要求をほぼそのまま受け入れたとあって良い内容のものでした。全国の指定対象地域のタクシー台数は全国総数の30%台に抑えられ、旧特措法時代に積み残した課題である不公平感の全国的な解消は困難なものとなってしまいました。新法施行から1年が経過してもなお特定地域における事業適正化の枠組みが始動しないことについてまずもってお詫び申し上げますとともに、準特定地域に取り残された地域において「タクシー乗務員の賃金・労働条件は当面このままで良い」とも受け止めざるを得ない内容で、このような決着が図られたことについて強い遺憾の意を表したいと思います。

ところで、われわれが忘れてはならない最も大事なことは「再規制は業界保護ではなく、利用者保護だ」という点であります。供給過剰の解消により乗務員の賃金・労働条件を改善し、公共交通機関としての旅客輸送を一層「安全・安心」なものにしていかなければならないということであり、規制改革会議や一般紙報道にみられる業界保護との批判は的外れなものと言わなければなりません。また、旧特措法時代には自主的な減休車に努力し身を削る思いで取り組み、さらに新法施行でも身を削って事業適正化を図ろうとしてきたというのがまぎれもない事実であり、このことを捉えただけでも「どこが業界保護なのだ」と言いたくなるではありませんか。国土交通省においてはこの特定地域指定基準案について昨年12月26日から今年1月25日までパブリックコメントの意見募集を行っています。全タク連と致しましては「意見があったら出して欲しい」ということにとどまらず、立法の趣旨を踏まえて、「各都道府県協会においては必ず意見を出して欲しい」とこの場をお借りして改めてお願いをしておきたいと思えます。

新法の運用上の課題は需給適正化にとどまりません。公定幅運賃実施後もなお、下限割れ運賃で営業を続ける一部事業者により運賃変更命令や行政処分の差し止め請求訴訟が全国各地で提起され、地裁において原告側の主張を認める仮処分決定がなされていた事案の

うち、大阪、福岡の案件では国側の即時抗告が棄却される決定が高裁においても今月7日になされました。国側は最高裁へのさらなる抗告を断念したと聞き及びましたが、「本当の勝負は本訴の中で決まる」とは言え、はなはだ遺憾なことであります。下限割れ事業者数は全国で約1200社ありましたが、新法による公定幅運賃実施後は12社となり、数えるほどに減少しました。一連の訴訟で国側敗訴が確定すると、これら少数の下限割れ運賃が今後とも存続することになるだけでなく、再び過度な運賃競争が行われる下地ともなりかねず、これら訴訟の中で新法の趣旨が生かされるよう、最大限の主張をしていただけるよう期待しています。運賃問題につきましては、新潟業界の皆さんが昨日、公正取引委員会で意見陳述をされました。自動認可運賃制度が残る旧特措法時代に幅運賃への取れんが進行する過程での事件であったことは皆さんご承知の通りです。業界側の主張は公取委において必ずしも受け入れられていませんが、今後司法の場に舞台を移して闘うこととなったとしても、全タク連として新潟業界の皆さんへの連帯と支援を改めてお約束致したいと考えています。

特定地域の指定が限定的に取り扱われ、乗務員の賃金・労働条件の改善が短期間には進まないことが明白になりつつあり、若く良質な人材の業界への流入はいよいよ困難なものとならざるを得ません。そうした中でいわゆる、人手不足についてタクシー業界に当てはめて考えてみますと、素朴な解釈として「現存する車両数に対して乗務員の成り手がかなり不足している」という状況が容易に想像できます。一方で、現状の日車営収や総需要を考慮すると、「現有乗務員数に対して車両数が過剰である」と考えることもできます。両者は必ずしも相反する考え方ではなく、同じ出来事に対して別の角度から光を当てたに過ぎません。現在のタクシー乗務員の賃金はトラック、バスなど同じ自動車運送事業の従事者に比べても年収ベースで100万円程度は低く、全産業平均からは200万円程度も低いという現実を直視すれば、旧特措法による自主的な減休車による供給過剰解消努力にもかかわらず、労働条件の改善が期待通り実現したとは言えないのが実情です。

タクシーの供給過剰解消には先に申し上げたように、改正特措法による特定地域指定による不公平感の解消やさらなる供給輸送力削減努力の積み上げを行うか、景気回復や丹念な需要掘り起こし努力による需要不足の解消が必要となります。景気回復につきましてはアベノミクスという政府が切った手形に期待するほかなく、需要の掘り起こしには丹念な作業と試行錯誤、気の遠くなるような時間が必要です。一方、新法の特定地域における供給輸送力削減は速効性がありますが、特定地域計画の合意形成は簡単な話ではなく、一般紙が報道したような減車強制法ではないというのが実態でもありました。われわれが求めた挑戦はもともと困難な道りであったにもかかわらず、実際には規制改革会議の要求に沿った指定基準案がすでに公表され、「景気回復するだろう」との前提の下に準特定地域の大半は置き去りにされようとしていますのは残念なことです。

次に燃料サーチャージ制度の検討ですが、昨年11月に実施された東京業界のロンドン視察の結果によりますと、物価に連動して毎年4月に運賃改定が行われることとなっているにもかかわらず、それとは別に約5年前から燃料サーチャージ制度が整備されているとの報告を聞いています。わが国におけるLPガス価格は最近になって落ち着き始めましたが、国際的な政治情勢の変化や新興国需要の急激な伸びの中でいつまた供給が不安定化するかもしれない、日本のタクシーにおいても燃料サーチャージ制度の整備が急務だと考えています。難しすぎる運賃改定と合わせて、運賃制度全体の改革を検討する中で、サーチャージ制度の実現を図って参りたいと考えています。

先ほどわたくしは景気回復、活性化による需要の掘り起しには時間がかかると申し上げました。中長期的課題と致しましては2020年の東京五輪開催への対応についても触れておきたいと思えます。昨年は訪日外国人旅行者が1300万人を突破したことはご承知のことと思えますが、近年わが国への外国人旅行者数は右肩上がりに上昇を続けており、政府の目標とする2020年までに2000万人を達成することも夢物語ではないようです。五輪のみならず、全国的に外国人旅行者が増加し、国内経済における需要不足を補う重要な要素としての観光対応はタクシー業界でも非常に大事に扱わなければならないものとなりつつあります。われわれはタクシー新法や預かり休車制度で足許を固めると同時に、中長期観点で五輪対応、観光対応に取り組む必要があります。流し営業に依存することの多かった東京業界のわたくしが申し上げるのも口幅ったい話であり、地方業界の皆さまには先刻ご承知のことと存じますが、改めて一層の取り組み強化をお願い致します。

会長就任以来7年余、わたくしは事業者の皆さんに団結を訴え、事実、その団結に支えられて旧特措法、改正特措法の立法化にこぎ着けることができました。いままた特定地域指定基準の問題でパブリックコメントへの対応、預かり休車や燃料サーチャージ制度の創設などで、もう一段の団結を訴えなければなりません。皆さんの支えで一段、一段階段を上がって参りましたが、いよいよその階段も終盤に近づいてきました。わたくしが会長就任時に掲げた「再規制」は現時点では必ずしも思い通りの仕上がりとはなっていませんが、より良い制度改革を実現し、安定した経営環境に一步でも近づき、多くの事業者の皆さんがこの素晴らしいタクシー事業を後継者の方々に継承していけるよう最後の最後まで努力したい——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