

## 全タク連総会(平成27年6月23日)会長挨拶

本日は、通常総会の開催に合わせ、全国各地から全タク連傘下都道府県タクシー協会幹部の皆さん、会員事業者の皆さんにご参集をいただきましたこと、誠にありがたく厚く御礼申し上げます。開会に当たりまして、ひと言ごあいさつ申し上げますが、本年度につきましては、容易ならざる事態も生じており、とりわけ重要と考えられる事柄に絞ってお話ししたいと思います。1 つには、改正タクシー適正化・活性化特措法の今後の運用に関わる問題であり、いま1 つは、新経済連盟による政府・与党への白タク解禁要望への対応であります。

### 〈白タク解禁問題〉

最も緊急の重大問題として最初にお話ししなければならないのは、道路運送法を改正して、これまで違法行為として禁じられてきた白タク行為を合法化しようという動きが顕在化してきたことであります。報道等を通じて、皆さんもご承知のことと存じますが、「果たして、いま、何が起きているのか?」について改めて経過を振り返ってみたいと思います。米国を発祥の地とし、米国内を始め、欧州、アジア各地でスマートフォンを使った配車事業を展開しているウーバーという会社の名前を皆さんも聞いたことがあると思います。タクシーを使った配車事業への参入にとどまっている限り、われわれタクシー事業者自身が運用するアプリのライバルという関係に過ぎませんが、そのウーバーは各国で白タク配車を「業」として行っており、各国のタクシー事業者や規制当局との摩擦を引き起こしています。ウーバーは今年2月から、福岡市でドライバーが学生アルバイト等によるものとみられる自家用車による無償旅客運送の実証実験を開始し、ドライバーへの手当ての支払い等その実態から「白タクに当たる疑いが濃厚」として、約1カ月後に国土交通省から実験の中止を指導されました。無償旅客運送の実証実験が将来の白タク事業化の布石であることは容易に推察できるところです。さて、米国内でウーバー同様にスマホアプリ配車、白タク配車事業を手がけ、ウーバー最大のライバルと目されているのが、リフトです。そのリフトには日本のインターネット関連事業大手の楽天が今年3月に3億ドル・約360億円出資しています。また、楽天の三木谷浩史・会長兼社長が代表理事を務める新経済連盟の主催する新経済サミット2015に出席するため、リフトのジョン・ジマー社長が4月に来日し、日本進出の意欲を表明しています。この間、並行して三木谷氏の率いる新経連は自民党規制改革推進委員会、同・経済好循環実現委員会に、また、政府の規制改革会議、IT総合戦略本部に対し、「シェアリングエコノミーの成長を促す法的環境整備を求める」との大義名分の下、道路運送法改正による白タク合法化をも実現するよう要望しています。また、これら制度改正による全国一律の白タク合法化運動のみならず、国家戦略特区制度を

活用して白タク解禁を求める要望・提案を出すなど、道運法改正に時間がかかっても特区制度で地域限定による一点突破を図ることも可能とするような周到な準備を展開しつつあります。三木谷氏自身は安倍総理を議長とする政府の産業競争力会議の民間議員の1人であり、そのメンバーには総理自身のほか、菅官房長官や学識者としては竹中平蔵氏も加わっています。この構図は、小泉政権当時、規制改革会議等の議長にオリックスの宮内会長が就任し、規制緩和政策をリードしたことに似ています。政権の姿勢、三木谷氏の政治力、資金力から見て、あるいは世界経済における潮流からみて、シェアリングエコノミーが政府の成長戦略の柱として位置づけられること自体はもはや避けがたい情勢にあると認めざるを得ないのが実情です。わたしたちも、シェアリングエコノミーの経済効果を全面的に否定するものではありませんが、得るものがある一方、失うものが確実に存在することを政府中枢並びに与野党幹部の皆さんには改めて認識していただけるよう働きかける必要があります。とりわけ共有経済の具体化に当たって、道路運送法の改正による白タク合法化などは断じて認めることができません。日本のタクシーは東京五輪誘致に当たって、そのサービス水準の高さが評価されたことのみにとどまらず、厳格な運行管理の下で、世界で最も安全・安心な乗り物となっていると自負できるもので、まさに公共交通機関の名に相応しいと言えます。また、それにもかかわらずバブル崩壊後の景気低迷の長期化や規制緩和の不具合による供給過剰等を是正するため、新旧特措法に基づく輸送力削減努力の最中であって、あえて、特段の教育も受けていない素人ドライバーによる白タク輸送を解禁しなければならない合理的根拠はどこにもありません。私たちタクシー事業者は政府の失策の被害者になるのは前回の規制緩和、すなわち需給調整規制の撤廃と運賃自由化のときだけで十分です。これ以上の失策を重ねられることは「まっぴら御免だ」と声を大にして申し上げておきたい。

そこで全タク連と致しましては、後ほど議事中において詳しくご説明申し上げますが、「国民の安全を脅かし、地域公共交通の存続を危うくする白タク行為を断固阻止する緊急決議案」を提案し、ご採択をいただきたいと考えています。すでに報道等でご承知の方も多いと思いますが、東京業界においてはさる17日の東タク協理事会で同様の決議案が採択されており、わたくしと致しましては、全国レベルで同様の決議を行うとともに、傘下の全都道府県協会それぞれに決議をしていただき、まずはその事実をもって自民党を始め与野党各党の先生方にわれわれの決意を示したいと思っています。また、全事業者の知恵を結集し、この問題に機動的に対処できるよう、全タク連には新たに、仮の名称として「白タク問題対策委員会」とも申すべきものを設置したいと考えています。

さる11日に開催されました自民党タクシー・ハイヤー議員連盟の役員会はわたくしを始め、坂本本部長、名タ協の天野会長、福岡市タ協の中井会長、東タク協の佐藤副会長らで業界としての考え方を伝えており、一定の手応えも感じています。しかしながら、白タク合法化を求める敵の政治力、資金力の前にわれわれの力は必ずしも十分ではない上、この問題では一般マスコミのほとんどは敵方であると認識しなければなりません。さらに、当

面のこととして道運法改正が政治日程の俎上に載ることがあるとすれば、法案提出は来年の通常国会以降と考えられ、最低1年は白タク解禁阻止運動を続けなければなりませんし、また、来年の通常国会での法案提出を阻止したとしても、それで一件落着ではありません。何度でも繰り返し仕掛けてくることも考えておかなければなりませんし国家戦略特区を使ったゲリラ戦を仕掛けられることもあり得るのです。

世界を見渡してみますと、このような白タクサービスが認知され、市民権を得つつある地域は、もともとタクシーサービスの水準が低く、市民からのタクシーへの苦情が絶えないような地域が中心だったと言えます。白タクはあくまで白タクであって、「自家用相乗り」などと言いかえれば、安全になるというものではありません。いま、日本のタクシー業界は戦後最大の危機に直面しています。わたしたちはわたしたちが提供しているサービス水準や何ものにも代えがたい「安全・安心」を誇りを持ってアピールし、断固として白タク解禁のような暴挙を許さない決意を新たにしようではありませんか。そのためには是非とも会員事業者の皆さんの従来以上の結束、団結をお願い致します。

#### 〈改正特措法の運用改善等〉

次に、改正特措法の今後の運用についてであります。新法施行後、紆余曲折を経て、ようやく特定地域の指定基準が固まり、全国 29 地域が候補地となり、順次準特定地域協議会が開催され、本総会を前に一巡したわけであります。その結果、全国で 19 地域が特定地域の指定に同意しました。千葉県 の 3 交通圏を一体のものともみれば、候補地の総数は 27 地域であり、指定同意は「27 分の 19」地域となり、約 70%が難関を乗り越えて、晴れて特定地域に指定され、あるいは運輸審議会の答申を待って指定される見込みとなっています。改正特措法を機能させたくない方面からの様々な圧力をかいくぐり、7 割の候補地が指定同意に達したことをわたくしは高く評価したいと思っています。一方、候補地となりながらも自らの意思で指定不同意とした地域もあります。立法の目的である乗務員の賃金・労働条件の改善は事業活性化のみで達成できるとの地域の事業者の判断ですから、新年度実績に基づく来年 1 月に予定される次回の特定地域指定候補地選定までの間、活性化の取り組みに最大限の力を注いで頂きたいと思っております。また、そもそも候補地の選に漏れ、最初から準特定地域止まりだった圧倒的多数の地域の皆さんには、それでもあきらめずに事業適正化・活性化の努力を最後まで続けてほしいと改めてお願い致します。そうした真摯な取り組みの中で抽出された課題について、全タク連として改めて整理し、その上で指定基準そのものの見直しも求めて参りたいと考えています。

これも報道等で既に皆さんご承知のことと思いますが、16 日に開催された政府の規制改革会議において第 3 次答申がまとめられ、安倍総理に手渡されました。その中で、改正タクシー特措法の運用に関するフォローアップも重点対象として盛り込まれています。わたしたち全タク連は「立法の趣旨に沿って、改正特措法をもっと使いやすいものにしてほし

い」と要望して参りましたし、今後もその努力を続けるつもりですが、規制改革会議は、「そんなことは許さない」と業界や行政の動きを監視していくというわけです。最初の指定基準策定段階もそうでしたが、現行基準の見直しを含む法運用の見直しは相当な困難が予想されますが、わたしたちは立法の趣旨に真摯に向き合い、関係各方面のご理解を得ることで、この困難を乗り越えられるものと信じています。併せて新旧特措法の施行で下限割れ運賃の問題は一部訴訟問題を除いて沈静化を見ましたが、この間、公正取引委員会から独禁法違反に問われた新潟業界の皆さんが、公取委の審決を経ていよいよ司法の場で決着をつけるステージへと進むこととなりました。新旧特措法のはざまで大変苦勞を続けてこられた新潟業界の皆さんに改めて連帯の意を表明するとともに、全国の皆さんの変わらぬご支援を賜りますよう、わたくしからもお願い致します。

〈締めくくり〉

最後になりますが、もう一度繰り返しておきたいと思います。戦後70年間、連綿と続いてきたタクシー事業はもはや規制緩和か再規制か——という次元を超えて最大の危機を迎えていると言わざるを得ません。米国発の白タク事業は、あくまで素人ドライバーを使ったマッチングサービスであり、運転者の紹介業に過ぎません。いざという時、事故発生時に乗客への補償義務を負いません。このような無責任な業態を日本に持ち込むことが許されるでしょうか。白タク事業者にとって、安全・安心は二の次なのです。タクシー業界の敵は今まさに内ではなく外からやっつけてやろうとしています。この認識を全タク連会員事業者6456社、すべての皆さんがただ1人の例外もなく共有し、改めて皆さんの結束力、団結を見せつけてくださいますよう強く、強くお願いして、わたくしのあいさつの締めくくりとさせていただきます。

ありがとうございました。

以上