

全タク連事業者大会・富田会長挨拶

本日は事業者大会開催に際しまして、全国各地からここ金沢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北陸・信越ブロック並びに石川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。昨今では、われわれ事業者にとって大変憂慮すべき事態が相次いでおり、開会のあいさつに当たって、わたくしの所見を申し上げたいと思います。ひと言では語りつくせぬ新たな事態の出現であり、少々長くなりますがご辛抱下さいますようお願い申し上げます。

昨年11月7日に事業者大会が開催されてから、丸1年が経過致しました。この1年間には当時まったく想定もしていなかったような情勢の変化が生じています。昨年の大会では、業界第1の課題に改正タクシー適正化・活性化特措法における「特定地域指定基準」のあり方をあげ、その関連で第3次産業の1つとしてのタクシーにおける人手不足の問題や、実働率低下対策としての「預かり休車制度創設」の提言も行いました。また、燃料高騰対策としての燃油サーチャージ制度の検討にも触れて参りました。満足できる内容ではないものの、一応の形を成したのもあれば、引き続き業界にとっての懸案であり続けているものもあります。解決に至っていない課題がありますことにつきましては、この場をお借りして力不足をお詫びしたいと思います。

さて、これらのうち未解決の諸課題につきましても引き続き解決策を見つけるべく努力を続ける必要がありますが、それを一旦おいても最優先で取り組まなければならない課題が急浮上して参りました。それがいわゆる「白タク問題」です。報道等を通じて皆さんもすでにご承知のことと思いますが、米国のウーバーが先鞭をつけた白タク配車マッチングサービスは、スマートフォンを活用して登録された自家用車のドライバーがアプリをダウンロードしたお客様を有償で運送するという形態のものです。同社は白タク解禁に向けて、今年2月に福岡市での無償旅客運送の形態を採った実証実験を行い、わが国における白タク解禁運動の口火を切りました。これは国土交通省の指導により、現行道路運送法に定める白タク行為に当たるとの判断で実験が中止された格好となりましたが、それによって問題が完全に解決したわけではありませんでした。

米国内ではウーバーの強力なライバルと目されるリフトがよく知られていますが、事業形態はほぼ同じであり、米国内でサービス網を拡大しつつ、タクシー行政を所管する規制当局と摩擦を生んでいることはウーバーと同様です。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3億ドル＝約360億円もの巨額の出資を行っており、楽天の三木谷浩史・会長兼社長が取締役にも就任しています。日本経団連から脱退し、三木谷氏が設立したIT系新興企業を中心に設立された団体を前身とする経済団体が新経済連盟であ

り、代表理事を三木谷氏が務めています。その新経連が今年の春から政府・自民党に対し、公然と道路運送法改正による白タク解禁を要望しています。新経連の主張によれば、彼らの政策提言「ジャパンアヘッド」を実現すればその経済効果は約 150 兆円あるとされ、そのうち「シェアリングエコノミー＝共有経済」の効果は約 10 兆円とされています。繰り返しのようになりますが新経連は白タクサービスをライドシェアと称し、道路運送法改正による全国一律の合法化を求めるに至ったのです。わたくしたち全タク連と致しましても、これに対する強い危機感を持ち、国土交通省はもちろんのこと、自民党タクシー・ハイヤー議員連盟や各党関係機関に機会あるごとに白タク解禁絶対反対の意向をお伝えして参りました。その意味で、白タク解禁をめぐる攻防は一進一退を繰り返してきたということもできます。

そのような中、情勢を一変させたと考えられるのが、今年 10 月 20 日に開催された政府の国家戦略特別区域諮問会議における安倍総理のご発言です。正確を期すために、政府が公表している同会議の議事録からそのまま引用しますと、安倍総理は『「戦後最大の経済、GDP 600 兆円」の実現に向けて、生産性を抜本的に向上させてまいります。国家戦略特区は、規制改革の突破口です。人々の創意工夫が活かされ、地域が元気になるように、制度を変えていきます。日本を訪れる外国の方々の滞在経験を、より便利で快適なものとしていかなければなりません。このため、旅館でなくても短期に宿泊できる住居を広げていく。過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する。外国人を積極的に受け入れ、地方創生の加速化を図る自治体の先行的取り組みを後押ししていかなければなりません。このため、入国管理の迅速化を進める。日本のアニメ、和食、デザイン、ファッションなどを学びに来た留学生が、日本で本格的な実務経験を積むための就業許可の基準が明確になるよう、総合的に在留資格を見直します。農林水産業の競争力を抜本的に強化し、輸出産業としても発展させていかなければなりません。あらゆる分野で、日本の潜在力を解き放っていかなければならないと考えます。石破担当大臣と民間有識者の皆様には、引き続き、規制改革のメニューの大胆な拡大と、指定区域の追加について、精力的なご議論をお願いしたいと思います』と述べられました。政府の公式な態度は自家用車ライドシェアの解禁が正式に決まったわけではないというものですが、新聞・テレビ等の報道からも、それを額面通りに受けとめる向きは少ないと言えるでしょう。これと前後して京都府京丹後市、兵庫県養父市、秋田県仙北市から交通空白地におけるライドシェア解禁を含む自家用自動車の活用を特区で認めるよう提案があったことから、われわれとしても「いよいよ、白タク解禁か」と非常な危機感を覚えるに至ったというわけです。

いまのところ、国家戦略特区における白タク解禁要望は過疎地等に限定することを大義名分としています。そもそも過疎地とは何でしょうか。過疎地域とは、「人口の著しい減少に伴って地域社会における活力が低下し、生産機能や生活環境の整備等が他の地域に比べ低位にある地域」とされ、過疎地域自立促進特別措置法に基づき、総務省が指定した該当地域は平成 22 年の統計調査によれば、国土面積の約 57%に当たり、過疎地域人口は約 1120 万人で全人口の約 9%に当たるとされています。これらの定義に基づく過疎地は全国 47 都

道府県のうち、神奈川県を除く全都道府県に存在し、東京都でも桧原村、奥多摩町などが指定されており、大阪府でも千早赤阪村がこれに該当しています。広い意味では過疎地はわれわれの、あなたの隣にもあるのです。また、旅客運送事業を規定する法令上で交通空白地の厳密な定義も存在していないようです。道路運送法の特例として認められている自家用有償旅客運送の1つでもある過疎地有償運送は今年4月からその名称が公共交通空白地有償運送に変更となりました。国交省自動車局によれば、いわゆる交通空白地の定義については自家用有償運送の運用通達上で、市町村が主宰する運営協議会において地域の人口やタクシー等の輸送実態などを踏まえて協議会において合意形成された地域ということになるということです。また、総合政策局によれば交通空白地の厳密な定義は存在せず、各市町村において条例等で定義しており、一般的には徒歩による最寄公共交通機関への距離により定めることが多く、例えばバス停まで500メートル、鉄道駅まで1キロ以上離れていることなどとされることが多いと言います。この定義に従えば、平成23年度のデータでは、交通空白地の総面積は3万6477平方キロで、日本で人が住むことのできる可住地面積の約30%を占めているということです。つまり、過疎地は法令により厳格な定義が定められているものの、交通空白地は市町村が国のガイドライン等も参考にしながら自主的に判断することができるものとされており、今後該当地域が拡大していく可能性を否定できません。過疎地有償運送を公共交通空白地有償運送と言い換えることで自家用有償旅客運送の対象地域を拡大していく狙いがあったかどうかはいまとなっては分かりませんが、両者の定義の違いを当てはめて考えてみますと、白タク解禁を目指す側の立場に立てば、交通空白地という言葉は何とも便利な言い回しであるということになるのではないのでしょうか。

このように国家戦略特区での白タク解禁が実現すれば、交通空白地の拡大解釈が実行され、ジワジワと白タクが都市部へと滲みだしてくることも容易に想像できます。さる10月7日には臨時正副会長会議を招集し、まずは、具体的な提案のあった京丹後市に10月4日、養父市には10月5日、訪れ、また、仙北市についても事業者大会後に現地へ赴き、本当にタクシー空白地なのかどうか、また、地元及び周辺地域のタクシー事業者にできることはないのかを確かめることと致しました。両市訪問に際しましては、京タ協の安居会長、兵タ協の吉川会長他両協会の執行部の皆さんにはご尽力を賜りましたこと、併せてこの場をお借りして御礼申し上げます。

全タク連として致しましては、これら3市における白タク問題への対応策を地元業界、関係ブロック等と連携してまとめ上げ、今後出現することも予想される他の過疎地を含む都市での特区を使った白タク解禁要望への対策・対案のひな形を作りたいと考えています。また、10月27日には公明党・国土交通部会でヒアリングが実施され、11月9日には自民党タクシー・ハイヤー議員連盟が幹部会を開催し、12月2日には民主党タクシー政策議員連盟の総会開催が決まりました。わたくしどもタクシー業界として白タクの危険性を訴えるとともに、特区での業界の取り組みに強力なご支援を要請しているところです。これま

での国家戦略特区ワーキンググループの度重なるヒアリングで国交省は、自家用有償旅客運送の規制緩和を度々行ってきたこと、改正地域公共交通活性化・再生法の枠組みにおいて自治体が主役となって地元の鉄道、バス、タクシーなどの交通事業者やその他の関係者を交えて持続可能な地域公共交通の確保維持を実現できる制度は整っているとして、直ちに安易な白タク解禁に踏み込まないよう主張していますが、何しろ安倍総理自らがご指示となればいつどのような形で白タク解禁に踏み切らないとも限りません。

そこで、いま一度確認しておかなければならないことがあります。われわれは「地域住民の足はわれわれタクシー事業者が担う。タクシーは優れた運転技能＝2種免許を持った乗務員と適切な運行管理・整備管理により輸送の安全がしっかり担保されており、サービス水準も世界のタクシーの中で最高のレベルだ」との自負があり、「故に、白タクなど絶対に認められない」と主張して参りました。いまもその原則は揺るぎないものですが、安倍総理のご発言以降、もはや原理原則を主張すれば最後は理解してもらえらるという事態ではなくなってきたのです。まさに「タクシーは公共交通機関だ——と念仏だけ唱えていれば良い」という事態ではなくなってきました。過疎地等の自治体の立場に立って考えてみますと、「白タク解禁により将来発生するかもしれない事故を心配するよりも、今現在の住民の移動手段をどうするか」の方が、より深刻で間近に迫った喫緊の課題であることは間違いないことは、さる4日、5日の京丹後、養父両市長との会談でも明らかになりました。しかも、人口減少で税収の少ない過疎地の自治体においては、タクシー事業者による輸送確保の為の助成を行う余裕はなく、そのため「安くできるならそれに越したことはない」と考えがちです。事故が起きた時のことはその時考えるというのはいささか無責任にも感じますが、自治体はそれくらい切羽詰まっているとも言えるのではないのでしょうか。実際、先に触れた改正地域公共交通活性化・再生法などでは、地域公共交通の維持確保のため一定の予算額を確保し、国から自治体へ補助金を出す仕組みが整えられています。われわれ事業者としては、自治体が乗れるプランを提示し、国からの助成を自治体経由で受け取り、タクシー事業者の手で地域住民の足を守るお手伝いをするのが急務となっているのではないのでしょうか。

原理原則に基づく白タク反対は広く社会にアピールしていかなければなりません。白タクがなぜ禁止されているのか、その危険性、諸外国で既に発生している不具合などを強く訴えていく必要があります。一方で、住民の足を今まさに失いつつある自治体に対しては、具体的な白タク解禁への代案を提示することが急がれます。仮に政府が特区での白タク解禁を目指す場合、最短のケースでは次期国会での国家戦略特区法改正案提出が想定されます。臨時国会が開催されないとなった現状では、次期国会とは来年1月召集が見込まれる通常国会を指しており、その場合、非予算関連法案の国会提出、審議開始は同年4月頃、会期末の6～7月中成立を期すこととなるでしょう。このスケジュールから逆算しますと、業界としてはまず京丹後、養父、仙北各市の提案への対案を早ければ年内、遅くとも年度

内にまとめ上げる必要があるのではないのでしょうか。また、これら3市に追随する自治体が現れるとすれば、それらへの対応も必要になります。このように白タク問題への対応は非常に緊急性の高いものとなったことをこの機会に是非ともご理解くださるよう事業者の皆さんにはお願いし、また、それぞれの地元及び周辺地域の状況を踏まえて積極的にこの問題に関わってくださることを願ってやみません。対案の提言に加え、地元国会議員や自治体の首長、地方議会の先生方への個別陳情は何度行ってもやり過ぎということはなく、機会あるごとに訴えていただくよう改めてお願い致します。

さて、白タク問題の急浮上により、本来業界の懸案であったはずの改正タクシー適正化・活性化特措法の運用に関わる問題はややかすんでしまった観も否定できません。しかしながらようやく運輸審議会での審議も終えて、すべての特定地域指定合意地域の指定が完了致しました。わたくしが特に懸念致しますのは、白タク問題が浮上したことを契機に、「輸送力削減どころではない。減休車などしては、白タクのために市場を整えてやっているようなものだ」という声上がるのではないかということです。しかしながら、旧タクシー適正化・活性化特措法の制定も、同法の改正もいずれにおいてもその立法趣旨は乗務員の賃金・労働条件を改善して輸送の安全をしっかりと担保し、利用者利便の向上を図るというものでした。われわれは自ら「労働条件改善で安全輸送の確保が必要だ」と言いながら、「白タクが来るから、労働条件改善のための減休車などしてられない」と言っていて良いのでしょうか。これはつまり、「輸送の安全確保は後回しで良い」と言っているに等しく、「白タクは危険だ」ということと矛盾してしまいます。わたくしたちタクシー事業者は立法の趣旨に忠実でありたいし、国会との約束には誠実でありたいと考えています。

そうした前提をあえて確認させていただいた上で、ひとつ申し上げたいことは、改正タクシー適正化・活性化特措法の枠組みにおいて特定地域に指定された地域の事業者の皆さんにはご負担をおかけしますが、「やはりどうしても、指定19地域のうち1カ所でも良いから、事業適正化で大成功を収めてほしい」ということです。成功例が1つあることで、立法の趣旨が正しかったことが証明されますし、後に続く地域にも勇気を与えることができるものと信じています。

特定地域指定19地域のうち、協議会開催にこぎ着けた地域はいくつかありますが、まだ先行した地域でも様々な課題があり、特定地域計画の策定には至っていませんし、協議会開催さえなかなか予定が立たない地域も少なくありません。わたくしの地元、東京業界についても指定基準があのような形で決着したことから、候補地から外され、この問題で中心的な役割を果たせなかったことを申し訳なく思うとともに、指定地域の皆さんには改めて事業適正化の模範を全国に示していただきたく、重ねてお願いを致します。

そもそも2度に渡る立法措置でタクシー事業の適正化を果たさなければならなくなった背景には、長期に渡る需要の低迷があげられます。規制緩和以前においては、バブル崩壊

後の急激な需要減で原因が説明できますし、確かにその後も日本経済そのものが「失われた 20 年」としばしば表現されるように低迷が続けたのも事実であります。一方で、ここ 10 年余に限ってみても、他の公共交通機関と比較しても輸送人員の落ち込みは圧倒的に大きく、他の交通モードが伸び悩みにとどまっているのに対し、タクシーでは 25%程度も減少しています。「なぜタクシーだけが」という事実からわれわれは目を背けることはできません。立法により一時的に需給のバランスを回復しても、あるいは業界の努力によって白タクを打ち払うことができたとしても、将来に渡ってタクシー事業を持続可能なものとするためには、この事実我真摯に向き合って、原因を追究し、新たな需要を掘り起こすことが必要です。バブル期に近距離のお客様をぞんざいに扱ったことの悪影響があるにしても、その後のサービス改善には評価すべき点多々あり、それだけが低迷の原因ではないはずで、規制緩和以前からわれわれ事業者は切磋琢磨を怠ってきたわけではありませぬし、限られた顧客を囲い込むための競争は続けてきました。しかしながら、供給が新たな需要を生む——というような画期的な創意工夫はまだ生まれていません。そもそも道路運送法を改正し、規制緩和した当時は「新たなプレイヤーが参入することで創意工夫が生まれ、優勝劣敗の市場原理に基づき、自然に需給は均衡する」と説明されてきました。しかしながら、規制緩和さえしておけば新たなサービスが生まれ「収まるべきところへ収まる」ということ自体が虚構であったことがこの 10 余年で証明されました。規制緩和が生んだのは増車競争と値下げにより他社の顧客を奪うという古典的な競争方法のみであり、イノベーションには繋がりませんでしたし、立法措置によって行政の後押しで事業活性化に取り組みざるをえなかったこと自体が、規制緩和万能論の虚構を端的に示しています。わたしたちはこのような規制緩和万能論とは一線を画しながら、いまこそ謙虚に需要減退の原因を追究し、将来に繋がる活性化に取り組みなければなりません。利用者アンケートをとると、「近距離では乗務員の愛想が悪い」「地理をよく知らない」などの回答は昔も今もあまり変わりありません。乗務員が高齢化していたり、定着率の悪化で常に一定数の新米乗務員がいることで、これらのことは「仕方がないこと」と片づけていなかったでしょうか。いまこそ、利用者の目線で何が求められているのかはもちろんのこと、「タクシーにそんな使い方があったのか」というような付加価値の高い提案も必要になっています。

さる 10 月 30 日に新経連は新たな提案書を官房長官、規制改革担当大臣、国土交通大臣らに提出しました。その中で「いま、なぜライドシェアが必要なのか」と訴え、その経済効果が 3.8 兆円との試算結果や都市部、過疎地など様々な場面での有用性をアピールしています。国家戦略特区での白タク解禁問題について国交省は既に存在している自家用有償旅客運送などの制度活用を主張しておられますが、われわれ事業者からの具体的な対案提示という援護射撃なしには、もはや陥落寸前というのが実情と言えるでしょう。東京では初乗り距離短縮運賃の検討が進んでいます。大阪では京丹後市のタクシー空白地解消に向けて新規許可申請しても良いという事業者も現れました。わたしたちは「1円たりとも損はしたくない」と、もはや言ってはられない断崖絶壁に追い込まれているのです。事業者

団体である以上、会員事業者の合意形成を軽視するつもりはまったくありませんが、議論のための議論を繰り返している時間的余裕はすでになくなりました。具体的な対案提示に向けて速やかに行動する時が来たのです。

白タク事業者側の事情に詳しい関係者によると、「ウーバーなどは『タクシー業界としては採算が合わないからやれない』と言っているようなことでも、何でもやる」と言っているとのこと。われわれ業界としては「タクシー事業者全体で何らかの対案を示すこと」が最も重要なことではありますが、ことここに及んでは「100%の事業者がまとまってできないなら、何かできる事業者達からまとまって行動を起こすこと」ですら必要になりつつあります。法人タクシー事業者は約 6500 社、個人タクシー事業者は約 3 万 8000 人で、合わせて約 4 万 5000 人分の足並みが揃うのをこれまでのように待っている余裕はなくなりつつあります。国交省をはじめ行政関係者にもこの認識は共通のものであり、浸透しつつあるものと思っています。くどいようですがもう時間がありません。速やかに行動する時が今なのです。

最後になりましたが、これまで 2 度の立法実現に際して見事な団結を示していただいた会員事業者の皆さんに改めて感謝申し上げるとともに、白タク問題を契機に決して足並みの乱れを見せることなく引き続き団結をお示しくださるようお願いしてわたくしのあいさつを終えたいと思います。

以上