

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。しかしながら、本年に限ってはそのような恒例のあいさつを行うべき状況にないことは皆さんもよくご承知のことと存じます。正月気分の余韻に浸る間もないほど、タクシー業界を取り巻く環境は切迫しております。ただ、全タク連傘下 47 都道府県協会幹部の皆さんにせつかく全国各地からお集まりいただきましたこの機会に、業界が抱える危機的な課題につきまして、ひとことわたくしの所信を述べたいと思います。

現在業界が抱える課題は様々ありますが、最初にお話しすべき難問は白タク解禁問題への対応であります。この問題についてお話しするに当たって最初にお断りしておかなければならないことは、「白タク解禁・合法化の動きに対して、いかなる妥協も条件付き容認もあり得ない」ということです。常任理事の皆さんも全国の個々の事業者の皆さんもほとんどすべてが白タク解禁・合法化に反対でしょう。一方で、シェアリングエコノミー拡充に名を借りた、白タク解禁・合法化に前のめりな首相官邸の姿勢から、それ自体はもはや防ぎようのないものと受けとめ、いかなる形であれ解禁・合法化が現実のものとなることを前提に道路運送法改正等の法改正準備に向けた条件闘争や、解禁・合法化後の自社の生き残り戦略をどうすべきか——と考えるおられる方も少なからずあるものと承知しています。しかしながら、米国内での例をみるまでもなく、正規のタクシーと白タクが共存することはあり得ないのではないかとわたくしは考えています。ニューヨークでは、ウーバーによる白タクサービス登場後 1 年間で営業権の価値が約 40% 下落し、イエローキャブの売上高は 4 分の 1 程度減少したとの報道もみられます。また、この年末年始には、スマートフォンを使った白タク配車サービス発祥の地、サンフランシスコで、競争の激化により白タク配車サービス事業者の一角・サイドカーが営業停止に追い込まれ、かつ、地元最大手の正規タクシー事業者・イエローキャブ社が経営破綻に追い込まれたと報じられています。「多少の影響は受けるが何とか共存もできるのではないか」との根拠のない希望的観測にわれわれはさすがにすることはできません。本日も午前中に、自民党タクシー・ハイヤー議員連盟総会が開催され意見交換して参りました。「白タク問題で妥協はない」との原則は議連との間でも確認されたことでもあります。また、民主党タクシー政策議員連盟に続き、公明党にも新たにタクシー議員連盟が発足することが決まり、衆院議員の富田茂之先生が会長に就任することが内定していることを併せてご報告申し上げます。繰り返しになりますが、白タク問題を論じるに当たってわれわれはまず、この原則を確認しておく必要があります。昨年 6 月の通常総会ならびに 11 月の事業者大会でも、「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」「同・特別決議」を全タク連では採択しており、白タク問題に妥協はないとの大原則を改めて確認し、この場をお借りして強調しておきたいと思えます。

さて、この原則を確認した上で、白タク解禁・合法化問題へのタクシー業界の対応につ

いてお話ししたいと思います。白タク問題につきましては、大きく分けて道路運送法改正などによる全国一律での解禁・合法化と、国家戦略特区を活用した地域限定での解禁・合法化とに大別されるものと思っています。全国一律の解禁・合法化問題については、政府の規制改革会議での今期の検討課題には取り上げられていませんが、IT総合戦略本部など、他の政府機関においてシェアリングエコノミー全般の論議に紛れ込む形で実質的論議がスタートしているかのような様相を呈しつつあります。一方、地域限定での解禁論議につきましては、昨年10月の国家戦略特区諮問会議における安倍首相発言や京都府京丹後市、兵庫県養父市などでの白タク特区提案以降、その現実味が注目されるようになって参りました。

全国一律にせよ、特区限定であるにせよ、われわれは白タク解禁・合法化は国民の皆様への移動の安全を脅かすものとして断固反対していく立場に変わりありません。しかしながら、ただ念仏のように「絶対反対」を叫び続けるだけで、国民世論の理解が得られるわけでもありません。そのことを踏まえ、わたくしども全タク連ではまず論議が先行しつつある特区における対案の提示を急ぐこととし、わたくし自身、昨年11月に京丹後市、養父市、秋田県仙北市、新潟県三条市を訪問し、地元自治体首長や業界関係者で行った意見交換の結果やこの間、地域交通委員会を通じて全国協会の皆さんから集めた情報や意見を集約し、交通空白地だけでなく、観光地や地方中小都市、中山間部においてわたしたちタクシー事業者にできることを事例集にとりまとめ、業界として地域の公共交通維持確保に向けて提案ができる体制を整えることを今まで以上に急ぐことと致しました。もちろん、事例集にある通りやって欲しいということではなく、これを参考に皆さんの地域にあった方法にアレンジして取り組んでほしいということです。また、これまでに触れた京丹後市などに限らず自治体から白タク特区提案が出てからそれへの対案提示に慌てるのではなく、皆さん自身の意思に基づいて自治体住民の足の確保の状況は果たして十分か、よく情報を集め、後手に回らぬよう具体的な提案を行ってほしいのです。地方自治体とタクシー業界との良好な関係が築けてこそ、白タク特区提案の芽を事前に摘み取ることも可能になるものと思っています。

一方、これら国家戦略特区を巡る動きは、政府の規制改革会議を筆頭とする諸機関における今後の全国一律の白タク解禁・合法化論議の行方を占う前哨戦の意味合いをも持つものと考えています。タクシーをはじめとする利用者の安全・安心は現在に至るまで政府各部門、すなわち国土交通省、警察庁、厚生労働省、そしてわたしたちタクシー事業者が一体となって守ってきたものです。報道等を通じて皆さんもご承知とのことと思いますが、新経済連盟や楽天などが主張する白タク解禁・合法化提案においては「輸送結果の責任はドライバーが負う」とされており、白タク配車マッチングを行うプラットフォーム企業は最終的な責任をとらず、仲介によってただ儲けるだけとなっていることこそが最大の問題点であると言わざるを得ません。公共交通機関にとって最重要と言えるものはあくまで輸送の安全・安心の確保であって、それが二番手以下になることは許されません。

とは言え、人はやはりやすきに流れやすいものです。ウーバーなどをはじめ、運賃の安さが米国において既存タクシーを圧倒しつつあることも事実ですが、白タクの安さには輸送の安全にコストを掛けないという明白な理由が窺えます。そうした事情をわれわれが訴えるだけでなく、タクシー業界の主張に説得力を持たせる、今一押しの努力が必要な時となっています。先ほど述べました通り、わたくしが昨年11月に特区提案のあった自治体を訪問し、地元業界幹部の方々と懇談した際に、「タクシーは変わった、良くなった」と住民の方々に言ってもらえるように「何か、明日からでもできることはないか。ドア・サービスやトランク・サービスなら金もかからないし、できるのではないですか」と問いかけたものです。また、帰路、東京駅のタクシー乗り場で大きな荷物を抱えたお客様に対して、トランクを開けるだけで、荷物の積み込みを手伝うでもなく、ただ、運転席に座って待っているだけの乗務員の姿を見かけました。都内でも有名なブランド・タクシーだけだけにはがっかりしたものです。地方でも東京でも、明日からでもお金をかけずにできることはやって欲しいと呼び掛けても中々芳しい反応は帰ってきません。皆さんにやら及び腰です。面倒くさいのでしょうか？そんなことを面倒くさがっていて、果たして世論はタクシーの味方になってくれるのでしょうか？国会や地方議会の先生方は「タクシー、良くなったね」と言って喜んで味方してくれるのでしょうか？確かに流し営業で、ドア・サービスまでは必要ないでしょう。しかしながら、無線配車ならそれは可能ですし、赤ちゃんを抱いたお母さんや大きな荷物を抱えたお年寄りに対するトランク・サービスなどは、もはやサービスですらなく、人としての基本動作、自然に出てくるものでなくてはなりません。1000人に1人でもできない人がいれば、全体が悪く言われるのがタクシー業界ですが、それでもわれわれは全員がそれをできるようになるまで挑戦しなければなりません。今まさに、あなたのタクシー事業が、あなたの後継者＝息子さんや娘さんに引き継げるような形で存続していけるのか、あなたの代で終わりになるのかが決まろうとしている、そんな時期に差し掛かっているのです。

そのようなときですから、わたしども業界は、今年夏の参議院選挙にもこれまで以上に真剣かつ慎重な対応が必要になることは当然です。どの政党がわたしたちタクシー業界の主張する「国民の安全・安心を守りたい」という主張に真摯に耳を傾けてくれるのか、どの先生がわたしたちタクシー業界の主張する「安全・安心が第一、二番ではない」という主張を支持し応援してくれるのか、しっかり見極める時間が必要だと考えています。

また、タクシー業界が抱えている懸案は白タク問題だけではありません。本来、わたくしが会長に就任するに当たって掲げた公約は供給過剰を解消し、需給バランスを正常化し、この素晴らしいタクシー事業を持続可能性のあるものとしていくことでした。その意味で、施行から丸2年が経過し、3年目を迎えようとしている改正タクシー事業適正化・活性化特措法における特定地域、準特定地域における事業適正化、活性化の取り組みを忘れるこ

とはできません。白タク問題の発生で、業界内には「減車どころではない」との声も聞かれますが、それは悪乗りというものです。元来、「それとこれとは別」としっかり区別し、立法の目的に沿って乗務員の賃金・労働条件改善に向けて供給過剰の改善、解消に向けて努力すべきなのです。昨年末には同法に基づく特定地域の指定候補地が国交省から新たに13地域選定されました。このうち、8地域は前回の特定地域指定候補地29地域に選定されながら、自らの意思により準特定地域協議会で指定不同意とした地域です。1年前には白タク問題は顕在化しておらず、その意味で前回と今回とはかなり状況が違ってきています。今回、指定候補となった各地域においては、そうした状況の違いも踏まえてこれから開催される準特定地域協議会で適切な判断をお示しくださるよう、改めてお願い申し上げます。

誠に申し訳ないことながら限りある時間の中で業界の抱える懸案すべてについて詳しく申し上げることはできません。これまでに申し上げたことのほかに、従来から掲げてきた「預かり休車制度」の具体化に向けた努力を続けていくこと、公定幅運賃制度を巡る訴訟の行方を注視していくこと、新潟における独占禁止法をめぐる訴訟支援や昨年10月から実施されている運転者登録制度を巡る問題点の集約と改善のための運動に並行して取り組んでいかなければなりません。

これらの諸課題を一步でも前進させるため、引き続き全国の幹部事業者の皆さん、ならびに1人ひとりの事業者の皆さんの強い団結と引き続きのご支援を合わせてお願いし、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した。

以上