

全タク連総会（平成28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前に、さる4月に発生した熊本・大分地震の被害を受けられた被災者の皆さまに心よりお見舞い申し上げ、亡くなられた方々へのご冥福をお祈り申し上げます。また、会員事業者の皆さまのご尽力により全タク連におきましても2000万円を超えるお見舞金が集まり、今月21日には熊本、大分両県タクシー協会に贈ることができましたこと、併せてご報告申し上げます。

さて、わたくしの思うところ、タクシー業界は現在、戦後の業界の歴史始まって以来の未曾有の危機に直面しており、当面の課題について要点を絞ってお話し致したいと考えております。

皆さんも報道等を通じてご承知の通り、現在タクシー業界が直面している過去最大級の難問は白タク解禁、合法化の動きにどのように対抗していくか——であります。昨年も同様のことを申し上げましたが、この1年間で新経済連盟や楽天、ウーバーなど、いわゆる白タク解禁勢力による政府与党へのロビー活動はわれわれの予想以上に力を発揮し、かなり浸透してしまったとみるべき事態となっています。1年前、わたしたちはウーバーによる福岡市での無償旅客運送の実証実験が「道路運送法が禁じた白タク行為に該当する疑いが強い」との国土交通省の中止指導に安堵したことをご報告し、皆さんも胸をなでおろされたことと思います。一方、その後もウーバー社による地方自治体首長への接近により、国家戦略特区の枠組みを利用した実質的な特区における白タク解禁を目指す動き、同社のライバル＝リフト社の株主・楽天の三木谷浩史会長兼社長、同氏が代表を務める新興企業群＝新経済連盟による全国一律の白タク解禁、合法化を目指す働きかけが政府・与党に対し繰り返し続いてきました。国家戦略特区における法的枠組みはわたしたち全タク連や各党タクシー議員連盟、国交省の猛反対により既存法令に基づく自家用有償運送の枠組みに押しとどめることができ、形の上ではわれわれの勝利と申し上げることもできるでしょう。一方で、一連の自治体へのライドシェア接近の動きの1つでもあった京都府京丹後市ではウーバー寄りの市長が選挙で落選したものの、前市長時代に決まっていた方針に基づき、現行法によるNPO有償運送においてウーバーが利用者・市民とNPOを繋ぐマッチングプラットフォームとして入り込んできました。また、この間にも楽天、新経連の政府・与党への働きかけは途切れることなく続き、また、新経連の別働隊とも言うべきシェアリングエコノミー協会も設立されており、昨年の本総会でわたし自身、警鐘を鳴らした通り、政府の成長戦略には「シェアリングエコノミーの推進」が盛り込まれてしまいました。健全なシェアリングエコノミーの発展は名目GDP600兆円達成に不可欠な要素と位置づけられてしまっており、もはやこれは安倍政権が続く限り覆りようがありません。政府とし

では、閣議決定された成長戦略においてシェアリングエコノミー推進のための既存法令との関係整理をはじめ、これを推進するための環境整備に向けた協議会を総理官邸主導で設置し、本年秋までに結論を得るとされています。閣議決定の文言を巡っては自民党タク議連の先生方に大いに奮闘をいただき、あるいは全タク連においても坂本本部長、川鍋副会長らのご支援により、「ライドシェア」の文言を書き入れることは阻止致しましたが、議論の対象としてのシェアリングエコノミーに「ライドシェア」が含まれているか否かは、われわれと官邸・内閣官房では立場の違いが今後表面化する可能性も否定できません。このような事実を踏まえますと、この1年間における国家戦略特区問題も含めた白タク・ライドシェアを巡るタクシー業界と白タク支援勢力との闘いは、良くて「痛み分け」、新聞・テレビなど一般メディアのほとんどが敵方という事実を踏まえますと、見方によってはかなり「押され気味」というのが正直なところではないでしょうか。そのような中、生産台数世界一で、わが国を代表する自動車メーカー・トヨタ自動車と敵方の代表選手とも言うべき、ウーバー社と業務・資本提携することが発表されました。日本経団連の会長を輩出し、世界に誇るべき日本企業・トヨタが敵方に与したことはわれわれにとって大きな打撃となりかねません。総合的に見て、1年前より白タク問題の情勢は悪化しているというのが公平な評価ではないでしょうか。

さて、だからと言ってわれわれは白旗を掲げて降参するわけにはまいりません。天下の公道において、自動車を使って国民の皆さまを安全にお運びし、その命を守りつつ、信頼に込めてきたのは他ならぬわれわれタクシー事業者・ドライバーだという自負があるからであり、白タクが市場を席卷した欧米諸国の正規タクシーとはまったく質の異なるものだという自信があるからです。

ではわれわれはいま何をなすべきなのでしょう。まず、白タク阻止の戦いは今後、短期決戦だということを共通認識としてほしいということをお願い致します。政府の成長戦略を巡る協議会の設置はまもなくであり、その結論が出されるのは秋だということを踏まえ、第1ラウンドは今秋までであり、どんなに遅くとも年末ということです。いまは白タク解禁、合法化後の世界を想定して自社が生き残るためあれこれと準備を進める段階ではありません。短期決戦でやるべきことをやり切るということをわれわれの共通認識とすることが出発点だと考えています。「日本には世界に誇る最高水準のタクシーがあり、それはさらに短期間で進化を遂げようとしている」ということを国民の皆さまにご理解いただけるような具体的な行動が求められています。そのことによってタク議連の先生方だけでなく、広く政界一般、国交省をはじめとする官界にもタクシー業界を躊躇なく後押ししようとの機運が生まれ、また、メディアの理解を得て世間に充満しつつある、白タク容認の機運をかき消すことができるのです。そのため、これから秋口、年末に向けてタクシー業界は切れ目なく具体的施策を実施していく必要があります。

その第1弾が先般、正副会長会議において設置の承認をいただいた「ライドシェア問題

対策特別委員会」であります。白タク解禁阻止に向けた活動は正副会長会議メンバーを中心に強力に続いて参りましたが、現状は月1回開催の正副会長会議だけではとてもライドシェア側のスピードと比較になりません。そのため、今回新たな特別委の設置を決めさせて頂いた次第です。

特別委で議論し、今後われわれが展開していくべき施策は大きく分けて2つの方向性を持っています。第一にはこれまで地域交通委員会で田中委員長を先頭に検討され、取りまとめられた乗合タクシー事例集を自治体と連携しながら個々の事業者がどのように実行していくかということです。これは地方部あるいは過疎地、交通空白地対策と言い換えても良いでしょう。少子高齢化、人口減少の進展、あるいはバス事業者の採算面などの理由から今後ますます、地方都市や中山間部などにおいて、過疎地、交通空白地は増加することが避けられません。避けられない以上、このままでいけば住民の足を確保することは困難になり、京丹後市のような例や今後国家戦略特区に名を借りたライドシェア特区の温床が増加する可能性も否めません。そうならないためにも、タクシー事業者が中心となり、自治体や場合によっては地方鉄道、バス事業者とも連携し、持続可能な地域公共交通を担っていかなければなりません。全タク連としては乗合タクシー事例集を策定することで良き前例をお示ししましたが、それをもって全タク連の役割が終わったわけではなく、傘下の都道府県タクシー協会を通じて、どの都道府県に過疎地、交通空白地はどこに何カ所あるのか、今後短期間に過疎化、交通空白地となる可能性のある地域はどこに何カ所あるのかを把握し、さらに都道府県協会傘下のタクシー事業者がどうすれば具体的に地域公共交通の担い手として立ち上がることができるのか、事例集も参考にしながら個別具体的に背中を押す作業を今回設置する特別委は直接、間接に引き受けていく必要があると考えています。

第二には東京をはじめとする大都市部での問題への対応であります。改正タクシー適正化・活性化特措法の運用に関しては指定特定地域やこの度新たに特定地域に追加指定されることが運輸審議会答申で決まった地域で大都市中心の地域の皆さんには特に特定地域計画、事業者計画の立案、その実行を急いで頂く必要があります。また、適正化の動きが膠着状態となっている準特定地域においても特定地域同様の預かり休車制度の創設によって事態を打開する必要があると考えています。旧特措法時代も含め、協議会やその準備会合のノウハウについてはタクシー事業適正化・活性化推進特別委員会の川野委員長の経験が活かされるものと期待しています。また、国交省の新しいタクシーのあり方検討会でとりまとめられた「タクシー革新プラン2016」につきましても事業活性化策として直ちに取り入れていくことが可能な施策については速やかに着手していくことが肝心だと考えています。まずは「着手する」ことが何よりも大事で、わたしたちが汗をかく姿も外から見えている必要があることをこの際強調しておきたいと思えます。さらに言えば、この局面で重要なことは、汗をかくのはわたしたち全タク連や都道府県協会執行部だけではなく、個々の会員事業者なのだという点です。京都府京丹後市でのライドシェア特区危機に際し

ではタクシー空白地域を埋め合わせるべく、大阪、京都などの事業者が個別に、また果敢に営業区域拡大申請を行い、当時の市長の主張に正面から挑戦致しました。失礼を承知で申し上げるなら、大手、中小の別なく、すべての会員事業者はもはやお客さんとして観客席で協会執行部のお手並みを拝見している時ではなく、皆さん自身がフィールドでプレイしなければならない時がきているのです。話が少々脱線致しましたが、大都市部で有効な白タク解禁攻勢への先制パンチの1つが東京における初乗り距離短縮運賃だと考えています。現行2キロ730円を初乗り1キロ近辺で410円または490円にしようとする内容です。市場環境の違いなどから減収を懸念されるなど、地方業界の皆さんには必ずしも評判の良い施策ではありませんが、国会、主要官庁や全国紙、全国ネットのテレビ局が集中して存在する東京において彼らと利用者の心を掴み、タクシー全体への支持を高めていくためには必要不可欠な施策だと考えております。また、もともとは来年4月の消費税増税に合わせて実施するというスケジュールでしたが、官邸主導の協議会設置、今秋の結論という予定も踏まえ、まずと初乗り距離短縮運賃実施の時期も前倒しする必要性があると考えています。東京の事業者の多くが「いま1円の損もしたくないから、初乗り距離短縮はやらない」という選択肢ではなく、「白タク解禁を許さず、タクシーそのものを守るため初乗り距離短縮を実施しよう」と決断して下さったものとわたしは受けとめています。このように白タク解禁容認の世論形成を阻止するために大都市部に固有の有効なタマもあるのだということをどうかご理解下さい。

こうした事情、背景を踏まえ、ライドシェア問題対策特別委の結論は7月末までには出し、そこで取りまとめた個別の施策を個々の事業者が秋から年末にかけて順次、スピード感をもって実行していくというのが、現在想定しているスケジュールであります。

さて、白タク・ライドシェア対策という意味では会員事業者の皆さんが最も気になることの1つが、トヨタ自動車とウーバー社の業務・資本提携の動きではないかと思えます。5月25日のプレス発表後まもなく、同社役員や豊田章男社長自身とも会談し、トヨタ側からは「提携の対象に日本は含まれない」という釈明と、タクシー業界への通告がプレス発表の後になったことへのお詫びがありましたが、わたしとしては到底納得できるものではありません。豊田社長からは「トヨタ自動車ではなく、この豊田章男を信じてほしい」とも言われ、また、日本のタクシー業界の将来のために共に手を携えて共同プロジェクトを推進していこうとの提案を受けています。その旨は後ほど配布致します資料の通りですが、現時点では具体的な内容にまで踏み込むものとはなっていません。手を携えることにやぶさかではありませんが、タクシー業界から見れば、トヨタはわれわれの敵に塩を贈っているようなものであり、そうした不信感を拭いされるような画期的な提案がなされるか否か、現在見極めているところです。

ここまで、現在タクシー業界が置かれている危機的な状況について、また、それへの対

抗手段について具体的にお話ししてきました。わたしが会長に就任する前後は、タクシー業界にとって供給過剰の解消、過度な運賃競争の是正こそが喫緊の課題であり、その解決策を示し実行していくことこそが自身の使命だと考えていました。その重要性はいまも変わるものではありませんが、近年急浮上してきた白タク解禁、合法化の動きは見過ごしにしていれば、短期間で急速にわたしたちのタクシー事業を根幹から崩壊させるものです。わたしたちの諸先輩は戦後だけでも70年間、国民の皆さまの重要な足として地域公共交通機関としての使命も果たして参りました。安全・安心の確保に細心の注意を払い、コストをかけ、人も育てて参りました。全米各都市ではライドシェアの攻勢の前に多くの法人タクシー事業者がもろくも経営破綻しています。白タク出現から僅か3、4年での出来事です。諸先輩やわれわれが育てたタクシー事業は崩壊を黙って見ても良いほど低レベルのものではありません。むしろ、世界一の品質と評価されてきたものです。その品質はわたしたちの息子や娘たちに受けつがれ、さらに向上し、一層国民の皆さまに愛される存在へと飛躍していくものと確信しています。そのためにもいかにライドシェアなどと呼んでみたところで、それは日本では法律に違反しているだけでなくそもそも安全面に多大な問題がある危険な乗り物＝白タクに過ぎないということをはっきりさせ、国民の皆さまの支持をより一層強固なものとするため、われわれ自身が一層の団結と行動力を示す時に差し掛かっていることを最後に強調して、わたしのあいさつと致したいと思います。

なお、7月10日の参議院選挙が近づいて参りました。これまで申し述べました通り、タクシー業界は未曾有の危機に直面しており、全タク連並びにタクシー業界を応援して下さっている先生方へのご支援を合わせてお願い申し上げます。

ありがとうございました。

以上