

平成22年5月28日 全タク連総会・富田昌孝会長挨拶

通常総会の開会に当たり、本年度の重要課題について御参集の各県代表、会員事業者の皆さんにご報告申し上げると共に、ひと言、わたくしの所信の一端を申し述べたいと思います。わたくしがこれからお話することは、タクシー特措法施行後の現状認識、どのような問題があり、どのような対策が必要か、道路運送法の再改正を急がなければならないということ、その為に行動すべきことと障害になっていること、全タク連幹部・会員事業者の皆さんに要請しておきたいことなどです。

順を追ってご説明申し上げます。

<タクシー特措法の成立>

昨年総会において「いったい、いつ成立するのか見通しを報告できる状況にない」と申し上げた「特定地域におけるタクシー事業の適正化及び活性化に関する特別措置法案」は、結局のところ衆参両院において全会一致により、最終的には昨年6月19日には成立し、同年10月1日より施行されるに至りました。施行から早くも丸8ヶ月が過ぎようとしており、この間、全国153地区の特定地域の多くで地域協議会が設置され、また少なからぬ地域で地域計画が立案され、減車、休車すなわち事業再構築と相俟った特定事業計画の認定申請にこぎ着けております。曲がりなりにも供給輸送力の削減は進んでおり、これもひとえに全タク連傘下・各都道府県協会執行部及び会員事業者の皆さんの深い理解と御支援の賜物と厚く御礼申し上げます。

<規制緩和の法の下で作られた特措法、その限界>

これから徐々に効果を発揮することが期待されるタクシー特措法ですが、いくつか問題も抱えています。一つには同法があくまでも時限立法であり、特定地域の指定も一応3年間とされていることです。仮に供給過剰の解消がある程度進んだとしても、その後に指定の解除や特措法そのものがなくなれば、また参入、増車競争の繰り返いで、「元の木阿弥」となってしまいます。ゆえにタクシー問題の抜本的な解決には、やはり道路運送法の再改正しかないのです。また、特措法の下で実際に事業再構築に取り組む中で、減車、休車は事業者の自主性に任されているということが事業者間の不公平を生むという、この法律がそもそも持っている限界を指摘せざるを得ません。多くの事業者が血を流す覚悟で取り組んだ減・休車による需給調整効果に、非協力の事業者がタダ乗りすることも可能になっています。こうした非協力事業者に対する行政当局の姿勢にも地域差があり、地域間、事業者間の公平さがきちんと担保されているかはやや疑問です。また、皆で取り組んだとしても地域ごとの実情に照らして必ずしも、地方運輸局が算定した適正車両数に到達できるものとなっていない場合もありますし、各種経済指標から好転が期待される景気動向も、ギリシャ・ショックの余波次第では、再び悪化する懸念もあって、「これでタクシー業界も一

息つけた」という段階にはありません。

<世界的な規制緩和から規制強化への動き>

制度上、規制緩和を維持した現行・道路運送法の上に、特措法で地域限定、期間限定で規制強化を行っているわが国のタクシー事業ですが、世界の経済政策、競争政策に目を転じますと、今月20日に米議会上院で金融改革規制法案が可決されました。オバマ大統領の署名を経て7月にも成立する見通しにありますが、これはサブプライムローン問題に端を発するリーマンショックを教訓に大手金融機関への監督、規制の大幅な強化が柱となったものです。すでに世界の経済政策の趨勢は、「儲かることがすべて。経済合理性が正義」という単純な新自由主義経済から完全に脱却しつつあり、国内経済・産業政策もこの流れと無縁のものではありません。従ってわれわれ業界が求める道路運送法の再改正は国内産業界の先端をいく運動となっていますが、ある意味で規制緩和がもたらした必然の結果だったのではないのでしょうか。

<特措法だけで解決できない喫緊の課題>

さて、このように一定の成果も上げつつある特措法ではありますが、今後の景気動向の不透明感や、厚生労働省の統計によると平成21年のタクシー乗務員年間賃金が対前年比16%の落ち込みとなり、全国平均で約280万円と、300万円を割り込んでいること、同じ期間の全産業男性労働者平均は530万円で、4%弱の落ち込みにとどまっていることなどからも、安全輸送の確保に向けて、供給過剰や過度な運賃競争の解消により乗務員の労働条件を改善していくことが喫緊の課題であることは間違いありません。

<道路運送法改正の必要性とその課題>

そのための道路運送法の改正について、今後想定される重要課題についても触れなければなりません。特措法成立までの論議でも課題となっていたことですが、われわれ業界が目指す「実効性ある需給調整規制と同一地域・同一運賃の実現」のためには、憲法上の財産権の問題や独占禁止法の運用の問題を避けて通ることはできません。強制減車に対しては「財産権の侵害」と言われ、自主減車の場合に業界内部で調整を図れば直ちに「独占禁止法違反だ」との指摘がありました。共同事業再構築に当たっては国土交通省が責任を持って公正取引委員会と調整に当たってくれるはずでしたが、そのような事例はいまだ1件もありません。運賃問題においても過去の判例や公正取引委員会の姿勢などから見て「申請主義を取り続ける限り、同一地域・同一運賃は極めて困難」というのが実情でした。いずれの課題も従来の政府見解でクリアすることは不可能とされ、それゆえに現在施行されているタクシー特措法がこのような内容で成立した経緯があるわけですが、海外の先進諸国において依然として需給調整規制や同一地域・同一運賃が適法に実施されている事実も踏まえつつ、政権交代を機に、この度設立されるに至った民主党タクシー政策議員連盟の

お力も借りながら、この難関を突破したいと考えています。

<道路運送法改正に向けた民主党の動き>

この民主党議連につきましては、さる5月20日には第1回総会が開催され、党・幹事長室メンバーらを含む有力な先生方に複数ご参加いただき、道路運送法再改正のためのワーキングチームも設置され、今後益々業界の力になっていただけるものと期待しています。

<政府・国土交通省の現在の動き>

政府・国土交通省としては、総合的な交通体系の再構築により、国民の「移動権」を確保していくという交通基本法の制定を急ぐ考えのようですが、われわれにとりましては、不透明な景況感とも相俟って、「後回しにされはしないか。そんなゆっくりで大丈夫か」という危機感を持たざるを得ません。民主党議連幹部との話し合いでは「交通基本法ができれば道路運送法の再改正ができないということはないはずだ」という点で認識が一致していることも合わせてご報告しておきたいと思います。特に政府としては内閣提出法案として道路運送法を再改正する場合には、「より広範な国民の声を聴く」との立場で、政府審議会への再諮問も選択肢にあるかのようなことも聞いていますが、「先を急ぎたい」というのがわれわれの偽らざる気持ちであり、また、厳しい経営環境などからも「急がねばならない」というのが客観情勢ではないでしょうか。

<運転代行・NPO対策が地方業界にとっての優先課題>

さて、冒頭にも申し上げたタクシー特措法のキモというべき減車、休車が実行段階に差し掛かったことで、地方の業界にとりましては、運転代行業やNPOなどの競合関係にある他の輸送手段との関係の整理が益々重要性を帯びて参りました。わたくしをはじめ在京、あるいは大都市部で事業を営む全タク連幹部事業者にとって、説得力に富み、かつまた実感の籠ったアピールを業界内外に主張していくためには、実際にその影響を顕著に受けている地域の事業者の方々に活発なご議論をしていただく必要があります。そのため、全タク連と致しましては、地域交通委員会を常設委員会として設置した経緯もあり、今後益々、同委員会での論議を盛んにしていただかなければなりません。全タク連執行部全体でそこでの取りまとめ事項を後押ししていきたいと考えています。道路運送法で直接所管していない運転代行業などとの関係につきましては、タクシー業界内部で完結しない問題だけに難問ではありますが、放置できない重要課題であると認識しており、この問題の目途が立たなければタクシーの需給調整が進めにくい事情も承知しています。

<地方分権・地域主権への認識>

次に現在のタクシー制度論議と切り離せない関係にある地方分権・地域主権推進への認

識であります。政府の地域主権戦略会議などで6月に大綱を取りまとめることになって
います。タクシー行政権限は都道府県へ移管することが大きな流れになりつつありますが、
「権限移譲の受け皿が、現在の都道府県であることが適当か否か」という論議もあり、い
ましばらく推移を見させていただくこととしたいと考えています。一つ確実に言えること
は「業界としては、タクシー行政は国が担うべきだとか、地方が担うべきだとか予断を持
っていない。もっとも適切な担い手が担うべきだ」ということに尽きるでしょう。

<業界労使、事業者の団結が必要>

最後の締めくくりにあたり、昨年の総会の場で、わたくしから皆さんに訴えたいことと
して「タクシー業界ほど、経営者と従業員との間に信頼関係が築かれていない業界は珍し
い。労使間の確固たる信頼関係なしにこの難局に立ち向かうことはできない」と申し上げ
ましたことを御記憶でしょうか？と、あえて問いかけさせていただきたい。あれから1年
が経過し、自らを振り返りますと忸怩たるものがありますが、皆さんの地元業界ではいか
がだったでしょうか。規制緩和に立ち向かってきたタクシー業界は近年、常に逆風に晒さ
れてきましたが、この1年間はさらに厳しい突風に立ち向かう覚悟が必要でしょう。これ
までの地域協議会で培った実績、労使相乗りとなった民主党タクシー議連結成を契機とし、
労使間の信頼関係を一層強固なものとすると同時に、特定事業計画の実行段階で皆さんに
見せていただいた業界の団結を今後も維持、発展させていただくよう改めて強く要請し、
それを今後の全タク連の運動の推進力、エンジンとしたいと思います。ありがとうございました。

以上