

平成 23 年 10 月 20 日 全タク連事業者大会・会長あいさつ

本日は全国各地から、ここ熊本の地にお集まりいただき誠にありがとうございます。事業者大会開催の準備に当たられた九州ブロック、熊本県協会の皆さまには特に厚くお礼申し上げます。また、東日本大震災の発生に際しては、各地から多額の義援金・見舞金や車両提供でご協力、ご支援を賜りましたことに対しても厚くお礼申し上げます。

わたくしがこれから、ごあいさつさせていただく中で、タクシー規制緩和後の諸問題と対策、タクシー事業周辺の諸課題＝NPOや運転代行業対策、独占禁止法問題等について所信を述べたいと思います。

<規制緩和からの 10 年>

さて、平成 14 年 2 月の改正道路運送法施行によるタクシー規制緩和からまもなく丸 10 年が経過しようとしております。わたくしの全タク連会長就任からもすでに 4 年半近くが経過いたしました。その後、「再規制」を旗印にさまざまな運動を展開し、一区切りとなる「タクシー事業適正化・活性化特別措置法」の成立を見、その施行からもすでに丸 2 年が経過いたしました。

タクシー規制緩和の弊害は、改正道運法施行後まもなくはっきりした形に現れました。バブル崩壊後のデフレ不況下での長期的需要減退が続く中、各地での大量の新規参入、これに対抗する形での既存事業者の増車、また、規制緩和前に期待された「市場原理」に基づく選択の結果としての淘汰は実現せず、もともとの供給過剰傾向はさらに悪化するという人災をもたらしました。さらに「認可制」が維持されたとして一時は評価された運賃制度でしたが、それもヌカ喜びに終わり、個別審査の名の下に大阪などに代表される多重運賃問題を惹き起こしています。

タクシー乗務員の賃金はもともと他産業に比べ低位にあったと言われていたますが、当初からの需要低迷と最近では 100 年に一度と言われる大恐慌ともあいまって、規制緩和がこれに拍車をかけた供給過剰の悪化、運賃競争の激化により賃金問題の一層の重症化が進み、今日の重要問題である最低賃金割れにも繋がっています。これらすべての問題が元をたどれば規制緩和に行きつく、言ってみれば政治的人災なのです。

この 10 年間にはこうした困難に直面する中で、例えば逆特区提案の仙台業界のように立ち上がった先駆者にも励まされ、交通政策審議会での論議を経て、業界内外の様々な方々の支援の下、日の目を見たのが先に申し上げたタクシー特措法なのです。

<タクシー特措法の目的とその実現手段>

特措法の枠組みは地域協議会での論議を経て地域計画を立案し、その趣旨に基づき自主的に適正車両数への減休車を実行しようというものです。また、こうした供給過剰対策と

セットで、附則における道運法9条の3の読み替えにより、自動認可運賃の幅圧縮も実現し、下限割れ運賃採用事業者の数も全国で約3分の1を下回るまで減少しました。これら同法の枠組み内で取り組まれていることすべては「タクシー乗務員の賃金・労働条件を改善し、健康で文化的な生活を取り戻させるため、また、それによってより快適なサービスを提供し、交通事故防止効果を高め、より安全な輸送を実現するため」なのです。地域によっては、減休車が「行政の指導だから」といった意味で、本来の目的を離れ「お付き合いで仕方なく」というケースも目立っていると聞くのは甚だ遺憾であります。わたくしの地元・東京都特別区・武三交通圏でも協会員を中心に20%の減休車に取り組みましたが、やはり地域全体の削減率は18%程度にとどまっており、国土交通省「4・13」通達に基づく調査・監査によっても劇的に改善したとまでは言えず、事業者間の取り組みの濃淡による公平、不公平の課題を今も抱えています。

減休車、すなわち適正化は手段であり、その目的は乗務員の労働条件改善だと申し上げました。特措法でいう目的達成の手段としてはこのほかに「活性化」もあります。他の公共交通機関との競争力を強化するような新たな取り組みはわたくしのみならず、利用者の方々からも大歓迎を受けるところと思います。ただ、他社の追随を生むような新たなビジネスモデルは一朝一夕、つまり特定地域の指定期間中には簡単には生まれ得ないものと考えるのが経営者として冷静かつ健全な考えではないでしょうか。「活性化」重視はしばしば、単に減休車を避けたいがための方便という文脈で語られることもあるためその点では注意が必要です。

＜減休車効果の検証と問題点＞

それはさておき、適正化に取り組んだ場合の効果についてもお話しておきたいと思えます。減休車をやり切ったとはまだ言えない平成22年度の実績では、全タク連集計による全国の傘下協会員の税抜運送収入総額は1兆4103億円で、前年度の1兆4561億円から3.6%の減少となっています。しかしながら、実働日車営収は2万6352円で、前年度の2万5982円よりも1.4%増加しています。全国47都道府県協会の過半数の地域で総需要が減少しながらも台当たりの生産性は改善傾向が見られるのです。今年3月11日には東日本大震災が発生し、東北3県はもとより、わたくしの地元東京を含む関東各県でも電力需給の不安定化による経済の一時的な冷え込みが見られました。しかしながら4月以降も総需要の前年割れの度合いは徐々に小さくなりつつありますし、台当たりでは8月に約4%程度増となるまでに回復して参りました。このように、ある程度以上の減休車に取り組んだ地域では必ずその成果がまだまだ不十分ながら台当たりの生産性回復という数字となって現れるのだということを改めて強調しておきたいと思えます。

その上で、もう一度確認しておきたいのが事業者間の公平、不公平の問題であります。このように一定の効果が確認されている減休車ではありますが、効果があればあるほど非協力を貫いた事業者は需給調整効果にタダ乗りすることができるといえることでもあります。行

政当局としてもその問題には気付いており、その対策が「4・13 通達」であったわけですが、短期間で目覚ましい成果を上げたというには至っていません。現在の法的枠組みであらゆる関係者が可能な努力をしていますが、この不公平感の問題を完全に払しょくすることはできていません。

<タクシー事業法について>

タクシー事業法については、これまでに公表されている概要案以上の新たな報告事項はありませんが、以上のようなタクシー特措法の欠陥を補うためにもその実現を急がなければなりません。概要案によれば事業法の骨子は「事業免許制の復活」と「免許の更新制」、加えて「より完全な同一地域・同一運賃」ということに尽きるでしょう。詳細が不明であることに対する不安はあると思いますが、その目的とするところはタクシー特措法と変わらないのであり、その手段をより完全なものに近づける法律です。特に力説しておきたいのは特措法の下で感じた不公平感を完全に解消するための法律であるということであり、逃げ得はもうなくなるものと理解しています。

現時点で断定はできませんが、タクシー事業法案の国会への提出は来年の通常国会を目指すものとされており、民主党からの議員立法ではありますが、政権成立当時とは事情も異なっており、成立後の同法を運用する国土交通省からの必要十分な支援を得られるものと期待しています。

<独占禁止法の問題について>

次にこの機会にどうしても触れておかなければならない問題があります。それは独占禁止法の問題であります。

第一に、新潟市において独占禁止法違反の疑いがあるとして立入検査が行われた事案についてであります。今年1月に突然立入検査が行われ、現在も公正取引委員会による調査が続けられています。新潟の県及び市協会からは、あくまでもタクシー特措法の施行に合わせた地方運輸局からの指導に基づいて対応してきたものであって、公取委側が主張するような独禁法違反のカルテルには当たらないとの説明を頂いております。

全タク連としても、タクシー特措法制定の経緯やその後の運輸行政当局からの様々な指導通達を踏まえれば、この説明は十分に納得できるものであると考えており、当初からできる限りの支援を行ってきたところでもあります。今後の見通しは必ずしも楽観できるものではありませんが、本日お集まりの皆さんすべてにとってもひとつひとつではないと思います。運賃や需給の問題について取り組んでいく場合には、法律の適用関係を念頭においてしっかりとした対応をしていただくよう、私からもくれぐれもよろしくお願い致します。そしてこれからも、新潟の事業者の皆さんへの疑いを晴らし、胸を張れる日が来るよう、今後とも全国の会員事業者の皆さんのご支援・ご理解をお願い致します。

独禁法問題を重視せざるを得ないもう一つの理由がタクシー事業法の成立に期待を寄せ

る理由でもあります。タクシー特措法の枠組みでは減休車にせよ、下限割れ運賃等安売り運賃の解消にせよ、いずれも事業者の任意の取り組みでなければなりません。阿吽の呼吸といったものを含め、あらゆる相談を排除しなければ任意性を認めないというのが公取委の姿勢とみられ、いかなる競争であれ、それが競争である以上正しいという思想です。タクシー事業は典型的労働集約型産業とされ、1人の乗務員が1人のお客様をお運びすることが大半という仕事であり、コストの7割強を人件費が占めていることから、安売り競争に参加することは、自ら自社の従業員の労働を安く売ることになりません。安い人件費を求めて生産拠点を海外に移すことができる装置産業とも違いますし、年収4~500万円あった中高年サラリーマンが平気で失業してしまう時代、これをどんどん受け入れて、もともと年収300万円だったタクシードライバーも新たに参入してきた失業者も、拍車のかかった供給過剰の下、共に年収200万円台やそれ以下で我慢を強いられ、それでも「失業者にならないだけありがたいと思え」という社会はどこかおかしいというのが普通の人の感覚ではないでしょうか。

このように独禁法問題では新潟業界が巻き込まれた具体的事件への支援と、競争政策のあり方、競争政策と業法の関係など立法論・政策論の観点からの課題との二面性を持っており、われわれはその双方に真摯に対応していきたいと考えているところです。

<地方業界が抱える問題について>

ここまで大都市部や地方中核都市を中心としたタクシー事業の問題点を中心にお話ししてきました。いわゆる地方の中小都市や郡部のタクシー事業が抱える問題についてもわたしなりの考えについて触れておきたいと思います。主な問題としてはNPO法人や地方自治体が自ら行う福祉有償運送、交通空白地帯等での過疎地有償運送、コミュニティバスなどの拡大問題、ついで運転代行業対策についてであります。

福祉輸送をはじめ、それなりにニーズが存在し、そのようなニーズへの対応を求めるサインはこれまでに国交省のみならず、各地域の自治体等から繰り返し発信されていたのではなかったでしょうか。一部の事業者はこれによく応えてくださったものと思いますが、業界全体としてはいささか心もとない反応だったことが、今日の情勢を招いた一因とも考えられます。また、同じような郡部地域にあってもその事情やここに至る背景などは千差万別であり、個別の事情も汲んだ対応を行うには全タク連に設置された地域交通委員会を通じて情報を集約し、検討を重ねる必要があります。運転代行業については国交省、警察庁との協力のもと、調査活動を実施に移しつつあり、その結果が待たれるところでもあります。この問題については国交省のみならず警察庁との共管関係にあることから、地方都市での警察当局との関係が良好に保てているか否かは特に重要です。東京でも空車タクシーによる違法客待ち駐停車の問題がマスコミ報道を通じてクローズアップされており、交通秩序にタクシーが悪影響を与え、かつ有効な対策が業界によって打ち出されないままでは飲酒運転撲滅の大義名分の前に警察当局がわれわれの主張に耳を傾けるはずもありま

せん。

いずれにしましても在京全タク連幹部には想像もつかないような具体的事例もあること
と思います。正副会長会議のメンバーであっても地方のことすべてがわかっているわけ
はありませんから、困っていることがあれば情報提供、ご相談をお待ちしています。

<締めくくりにあたって>

昨年の事業者大会でわたくしは、「再規制の完成を目指す」と申し上げました。その気持
ちにいまもいささかの变化もありません。皆さんがわたくしを全タク連会長職に押し上げ
たのも、適当なスローガンとして再規制が手ごろだったからではないのだと今も信じてい
ます。来年の通常国会が終わるころには、タクシー事業も 100 周年を迎えることとなっ
ており、その記念事業が単なる 100 歳の誕生日であるだけでなく、タクシー事業法成立の祝
いとなることを心から祈念してわたくしのあいさつとさせていただきます。

以上