24年6月11日 全タク連総会 富田昌孝スピーチ

本日は、ご多忙のところ第97回通常総会にご出席を賜り、会員事業者の皆さんに厚く御礼申し上げます。わたくしの会長就任から本総会をもちまして早くも丸5年が経過致しましたが、この間にはタクシー適正化・活性化特別措置法の成立・施行、東日本大震災の発生があり、今年もまたゴールデンウィーク中に関越自動車道での高速ツアーバスによる死傷者46人に及ぶ大参事がひき起こされています。公共交通機関の一員たるタクシー事業者の一人として、亡くなられた方々のご冥福をお祈り申し上げますとともに、この事故を教訓としながら、改めて当面の諸課題についてわたくしの所信を述べたいと思います。

このたびの関越道における高速ツアーバスの重大死傷事故は、その背景に規制緩和の影響があるのか、ないのか？など——を含め様々な論議を一般マスコミや政界、官界において巻き起こしました。高速ツアーバスのはらむ問題点については、5年前に大阪で起きた「あずみの観光バス」事件によって社会問題化され、その具体的問題点については国土交通省に対する総務省勧告となって、両省をはじめとする関係者の共通認識となっていたところですが、にもかかわらず、同じような事故が繰り返され、尊い人命が今回7人も奪われることとなったのは何故なのでしょう。極端な供給過剰と運賃競争が事故発生との間に一定の因果関係があったと認めないわけには参りません。その供給過剰と過度な運賃競争は何によってもたらされたものなのか？それは何もしないのに自然に湧いて出たものでないことをわれわれはよく知っています。

輸送の安全と規制緩和との関係には様々な議論が起きていると先ほどわたくしは申し上げましたが、この点について与党・民主党ではすでに一定の結論に達しています。今月5日の国土交通・厚生労働の合同政調部門会議において「高速ツアーバス問題への対応策」をとりまとめ、7日の党・政策調査会ではその合同部門会議のまとめた対策案を了承し、政府・国交省に対して道路運送法の改正を含む抜本的規制緩和の見直しを求めることを決めました。合同部門会議の最終とりまとめでは、法改正を含む中長期的改革が必要な理由について、「今回の事故の直接的な原因であるかどうかにかかわらず、バス事業の抱える諸問題の背景に『ゆきすぎた規制緩和』があることを指摘する」と明記されています。政府がいかなる判断を下すか、まだわかりませんが、少なくとも与党としてはバス問題と規制緩和は切っても切れない関係にあることを認めたのです。

改めて言うまでもありませんが、われわれタクシー業界もタクシー規制緩和が掲げた本来の理念＝自由な競争の下で多様なサービスを提供し、事業者同士が切磋琢磨することによって、産業全体としてより高いサービスレベルを実現し、利用者利便を向上させる——ということを否定するものではありません。ここではっきりさせておかなければならないのは、あたかも平成14年のタクシー規制緩和以前には業界内にまったく競争が

存在しなかったかのような誤った認識、再規制が実現したら、まったく競争しなくても良いかのような意図的な誤解をも払拭していかなければならないということ。そして、もっとも重要なことはいかなる利用者利便の向上も輸送の安全性確保に優先されてはならないということです。規制緩和の現実、利用者利便の向上を名分に、あるいは競争そのものが善であるという誤解のもとに、輸送の安全性までをも相対化し、「安かろう、悪かろうもあり得るもの」としてしまったことにあると言わねばなりません。タクシー事業の規制緩和や再規制の是非を論ずるに当たっては、このような根本原理をしっかりと踏まえておく必要があるのです。

ではタクシー事業の現況はどうなっているのでしょうか。警察庁の統計を見てみますと、全自動車の事故発生件数は平成19年を「100」とした場合、23年には「83」までほぼ一貫して減少しており、同様に死亡事故についても「100」から「80」へと大きく減少しています。一方、タクシー関与の事故発生件数は平成19年を「100」とした場合、23年には「91」まで減少しているものの、全自動車の「83」に比べ減少の割合は小さく、死亡事故については「100」から「148」へ増加するという推移を示しており、全自動車の「80」と比べれば惨憺たるあり様です。発生件数全体で見て、規制緩和後、事故減少の歩みが著しく遅く、22年以降ようやく減り始めつつあるというその背景には平成20年の「7.11 通達」による参入、増車のストップや21年10月施行のタクシー特措法による事業者の減休車努力の成果があると見るができます。一部には、高速ツアーバスの事故発生後も規制緩和と事故の因果関係を否定することに躍起となる向きも存在していますが、事実は数字が語っています。また、震災の影響があったとはいえ、会員事業者の皆さんの協力により、一定の減休車が進められたことで総需要が依然として低迷する中でも日車営収が増加し、僅かではありますが、乗務員の賃金に改善の兆しが見られることは歓迎すべきことであります。こうした傾向は、野放図な参入、増車を抑制し、過度の安売り競争をいましめるという政策としての方向性の正しさが証明されつつあるものと理解しています。

そのようなタクシーの現況ですから、現行のタクシー特措法の成立当時、わたくしども業界は、その政策的方向性の正しさを予見し、歓迎するとともに自主的な適正化に全力をあげて取り組んできた次第です。しかし、一方で、特措法の定める適正化＝減休車はあくまで自主的な取り組みによるものであり、法の定めに基づく適正車両数の実現には相当な努力をしたとしても、「俺は減車なんてしないよ」という事業者が一定数存在する以上、限界があることもわかっていました。その意味で、特措法の下での今以上の適正化推進については、運輸行政当局の側にボールがあるのであり、われわれ業界はその指導を見守るという立場にもあります。

いま申し上げました通り、特措法の方向性を歓迎するとともに、その限界もあらかじめわかっていたことです。それ故、われわれは特措法成立後も引き続き与党に働きかけ、民主党タクシー政策議員連盟において「タクシー事業法案」を策定していただき、特措法の至らざる点を補う法律案を用意してもらったわけであります。ねじれ国会の下、いかなる法案も参院通過には自民党、公明党を中心に野党の協力なしには成り立ちません。自公両党を中心に、タクシー事業法案への理解を深めていただく努力を業界としても続けて参りましたが、消費税や社会保障との一体改革案などを巡り与野党の駆け引きも激化しており、今月 21 日を期限とする通常国会の会期延長もほぼ確実とは言いながら、延長幅までは見通せないのが現状です。

会期切れで次の国会へとタクシー事業法問題を持ち越すか否かは、「神のみぞ知る」としか申し上げられませんが、規制緩和派の一部マスコミの扇動や事業者の働きかけにもかかわらず、法案の内容に関する野党側の理解は進みつつあるものとわたくしは確信しております。野党各党からの全タク連や労働団体に対するヒアリング後、目立った動きがなく、法案の国会提出は足踏みを続けていたように見えていましたが、ここきて自公両党では民主党のタクシー事業法案要綱への対案、修正案作りに着手したとの情報も得ています。これはタクシー特措法以上の規制強化へのためらいから一歩踏み出すものとして、小さいけれども大きな一歩として期待を寄せているところであります。最終的にいかなる結論に達するかは軽々に論じられませんが、前進の兆しを感じていることも確かです。

このように民主党議連によるタクシー事業法案の策定、自民、公明両党への同要綱案の提示と業界ヒアリングなどを経て、国会会期末ぎりぎりの攻防は続いてきたわけです。会期延長の幅次第というところではありますが、わたくしとしてはいまの通常国会での法案成立をあきらめたわけではなく、何としても会期中の成立を図りたいと今も思っています。会員事業者の皆さんにおかれましても同様の心づもりで懇意の国会議員の先生方への働きかけを与野党の別なく引き続き、お願い致します。

その上であえて申し上げるなら、結果として秋の臨時国会や来年の通常国会にずれ込むおそれがないわけではないのも事実です。当然、「そうなる」と先送りされた期間中に関越道ツアーバスのような事故がタクシーで起きたらどうするのだ」という懸念はつきまといまいます。特措法の下で全国約 160 地域が特定地域に指定されており、その大半の指定期限が 9 月末までとなっていますから、タクシー事業法案の国会成立が先送りとなれば、少なくとも小康状態を取り戻したタクシー事業の病状を再び悪化させないためにも、10 月以降の指定延長が必要になってくると考えています。そもそも、タクシー事業法の問題がなくても、特措法自身が掲げた「乗務員の賃金・労働条件を大幅に改善して、輸送の安全をしっかりと担保する環境を整える」という政策目的を完全に果たしたとまで言える状態には程遠いのが現状ですから、国交省による特措法の効果検証の結果を見るまでもなく、特定地域は指

定延長されざるを得ないと思います。

そのタクシー特措法の執行にあたって、われわれタクシー業界は事業適正化に向けて減休車や、運賃水準の正常化について国交省の指導のもと、真摯に取り組みを進めて参りました。タクシー事業法の成立、施行のその日まで、現行の特措法の下での特定地域指定延長が絶対に必要なことはいま申し上げた通りであり、指定延長後もわれわれ業界は国交省の指導のもと、引き続き事業適正化や活性化へ取り組んで参る所存です。しかしながら、こうした行政の指導のもとでの真摯な取り組みにも関わらず、新潟業界においては公正取引委員会から、事業者の自主的な自動認可下限運賃への収れんに繋がる値上げが独占禁止法違反に当たるとして摘発されるに及んでいます。この問題については当該地域の事業者 16 社が公取委での審判に臨んでいるところであり、法廷闘争維持に向けた会員事業者の皆さんの理解と、引き続いての支援を改めてお願い致します。

さて、1912 年 8 月 5 日に東京有楽町でタクシー自動車株式会社が T 型フォード 6 台で営業を始めて、今年で丸 100 年が経とうとしています。タクシー事業 100 歳の誕生日プレゼントには、タクシー事業法を頂きたいということを政官界の方々には常々お願いをしてきた——と、わたくしは日ごろから申し上げてきました。今後、各地で 8 月 5 日に向けて様々な記念行事等に各都道府県協会でも取り組まれることと思います。その際は、是非、タクシー事業の厳しい現状を思い起こし、事業法成立によって業界が健全さを取り戻した——というような将来への夢をも馳せながら、タクシー事業 100 周年をタクシー事業法成立決起集会のつもりで取り組んでいただくことをお願いしたいと思います。先に触れた新潟業界への支援についても、タクシー事業法の成立こそが最大の支援になると信じています。

最後になりますが、タクシー事業法成立のその瞬間まですべての会員事業者が結束し、その団結力を業界内外にお示しいただきますよう強く、強くお願い申し上げ、わたくしのあいさつに代えさせて頂きたいと思います。ありがとうございました。

以上