

例年になく暑い日が続く今年の秋でしたが、ようやく涼しさが訪れ、秋らしく、古都・奈良らしくなって参りました。本日は全国各地から、この秋季事業者大会にたくさんの会員事業者の皆さんにお集まりいただきましたことに厚く御礼申し上げます。古都・奈良での開催に当たり、ご尽力賜りました池田会長をはじめとする奈良県タクシー協会の幹部の皆さん、また近畿ブロック幹部の皆さんにこの場をお借りしてまずは御礼申し上げます。

さて、その事業者大会の開会に当たりわたくしからひとことご挨拶申し上げたいと思います。

#### <私の目指す再規制とは何だったか>

今から5年前の平成20年10月、わたくしは全タク連会長就任後初めての事業者大会に臨みました。その中でわたくしは会長就任の際の公約に掲げた「再規制」とは何だったかについて改めて説明し、それは、第一に『需給調整規制の復活』、第二に『同一地域・同一運賃の実現』——の2点だと申し上げます。一方で、当時、国土交通省において開催されていた交通政策審議会タクシーワーキンググループでの論議、そこに至るまでに東京の運賃改定で前例のない二度にわたる物価安定政策会議開催とタクシーの構造問題に関する指摘を受け、それがきっかけとなって交政審ワーキンググループへと繋がったことなどの経緯にも触れながら、「供給過剰を放置することは、『待たずにタクシーに乗れる』などという単純なことを理由に、国民の利益になっていると本当に考えて良いのか？」と疑問も呈しています。また、交政審のみならず、再規制実現のために全タク連としても自ら第三者委員会を設置して、外部有識者らと交え、規制緩和の検証に真摯に取り組んできたこと、その目的実現のために何が必要かについても、批判者からの素朴な疑問にさえ丁寧に答える必要性のあること、日常の経営努力ひとつとっても業界エゴとの批判を受けないう、自らが襟を正し、業界全体が「社会の信頼を得ることが大事だ」と訴えました。この5年間でリーマンショックや、それに続く欧州での金融危機、わが国における東日本大震災の発生などが相次ぎましたが、再規制の理念はいささかも色あせることがなかったと、確信をもっていま一度断言しておきたいと思います。

#### <タクシー特措法の3年を振り返って～その成果と課題>

いかなる状況においても規制緩和を「是」とする雰囲気がまだまだ色濃く残る中、国会内外での苦心惨憺の末、「タクシー適正化・活性化特措法」は成立しました。平成21年10月の施行から、早くも丸3年が経過したわけです。施行直後には東京、大阪をはじめ全国各地で地域協議会が設置・開催され、強制力がない法律の下で全タク連傘下会員事業者が苦勞して事業再構築、特定事業計画に取り組まれた結果、全国合計では約2万5000

台、基準車両数比で12%程度の減休車が実現致しました。実際のところ、同法の執行力不足は施行前から危惧されておりましたし、新潟での独占禁止法違反被疑事件などのような問題も起きています。また、7月の国会審議において公正取引委員会の竹島一彦委員長（当時）からも「減車も運賃も解決したいというのなら、この法律（特措法）のフレームワークは少々緩いのではないか」というような答弁がなされています。しかしながら、少なからぬ地域ではわれわれ事業者は固く結束を維持し、景気低迷、震災の影響という逆風の中で、自ら血を流しつつ一定の成果を勝ち取ったことは素直に評価できていると思っています。

一方で、その取り組みには地域間格差があり、同じ特定地域の中でも事業者ごとに取り組みの濃淡があり、さらに言えば特措法が掲げた立法目的ともいうべき乗務員の労働条件改善が十分に果たされたとまでは言えない状況にあるのです。「まだまだゴールは遠い」というのが実感であり、そのことは全国140余地区が3年間の特定地域再指定を先日受けたことからも明らかと言えるでしょう。なお、特定地域の再指定にあたって、今後、年末にかけて各地で地域協議会が再開されることと思います。この3年間の総括、評価が中心議題になると思いますが、併せて直近の実績を踏まえた適正車両数の見直しがあるのか否かにも強い関心が寄せられていることでしょう。わたくし個人と致しましては、現行の適正車両数の範囲内に収まっている地域はごく少数にとどまっていることから、まずは今、掲げられている目標値をクリアすることが先決であり、実現可能性の低い高すぎるハードルは必要ないのではないかと考えています。

さて、成果もあったと言える特措法ですが、これからの課題についても改めて触れておきたいと思います。会員事業者の皆さん、各都道府県協会幹部の皆さんにとってはすでにお馴染みの内容ですがあえて繰り返しておきたいのです。1つには、さきほども触れました独占禁止法との関係です。現行法の下では供給過剰解消に向けての減休車や運賃の適正化が必要なことは業界内、地域協議会において共通認識となっていると考えられますが、どのように削減するか、また、どのように下限割れ運賃等の適正化をやるか具体的に協議することは独禁法上不可能とされ、問題解決の大きな障害となっています。実際にこの問題で新潟業界の皆さんが大変な苦勞をされていることは皆さんご承知の通りです。次に、特定事業計画等を作成しない事業者の問題があげられます。簡単に言えば減休車に協力しない事業者がいる一方で、適正車両数に近づくため身を切る思いで削減に踏み切った事業者との間に不公平感が生まれるというものです。3番目には運賃問題です。特措法の施行に合わせ運賃制度の改正が行われ、自動認可運賃の再設定が行われるなどして、下限割れ運賃の解消・是正が相当進みましたが、制度改正の趣旨に反対して下限割れ運賃の引き上げに抵抗する事業者も少なくありません。最後に、特定地域指定の解除後に対する不安があげられます。今後、タクシー事業者、関係者の努力により適正化・活性化の目標が達成された場合、特定地域の指定が解除されてしまうと再び新規参入や増車が自由化され、積み上げた努力と成果は瞬間に無駄になってしまう可能性が小さくありません。

#### <特措法施行と同時にスタートしたもう一つの立法化運動>

特措法の現在抱える課題4点について触れましたが、このような課題を抱え込むであろうことは同法成立直後から危惧されていました。確かに「やってみなければわからない」という側面もありましたし、われわれはこの法律の趣旨には賛同していたわけですから真摯に事業再構築等に向き合いました。しかしながら結果は皆さんご承知の通りなのです。このようにクリアしきれない問題があるだろうということ、そのためにはやはり供給過剰の解消や運賃問題の解決に執行力のある別の法律が必要だという認識はわれわれ事業者には共通のものでしたし、そのため全タク連ではタクシー事業適正化・活性化推進特別委員会を設置し、特措法成立に際しても大きな役割を果たした坂本克己本部長、三浦宏喜委員長を中心に、政権与党となった民主党に対し、新たな立法を働きかけてきたのです。一年におよぶ同党タクシー政策議員連盟・作業部会での検討を経て、皆さんもご承知のタクシー事業法案が陽の目を見たわけです。

#### <新法成立に向けて>

この法案は免許更新制を骨子とすることなどはすでに報道等を通じて周知されているためここで内容を繰り返すことはしません。一方、野党・自民党はタクシーハイヤー議員連盟が民主党案への対案を半年余の検討を経て策定しました。こちらは現行のタクシー特措法を改正する案となっており、特定地域限定で新規参入や増車の完全なストップなどを骨子とすることはすでに皆さんご承知の通りです。両案はいずれも業界労使が指摘した問題点を十分に踏まえて策定されたもので細かくは異なる点もあるものの、方向性に著しい違いはないものと承知しています。残念ながら今年の通常国会はすでに閉会しており、臨時国会開会は今月下旬などとする報道も見受けられるところです。そのような中、現時点では両党案が一つのテーブルに載せられている状態であり、水面下での協議は続いていますし、われわれ全タク連としては早期に公明党も含めたタクシー法案の3党合意に達してほしいと願っているところなのです。実際のところ、民主党議連の細川律夫会長、自民党議連の金子一義会長をはじめ両議連の先生方も、「早期に合意に達し、早く国会審議を行いたい」という思いは共通だと聞いており、3党協議の結果が一日も早く出ることを期待してやみません。

みなさんの中には、「どうして全タク連がどちらの案が良いと言わないのだ」とか、「全タク連として『良いとこ取り』をした独自の中立案を作れないのか」とのご意見もあることでしょう。しかしながら、消費税増税法案やこれから論議が本格化するであろう社会保障制度改革の検討同様、3党合意の枠組みを守ることが大事だと考えています。それは、タクシー法案も両党案がそれぞれ全くの新規恒久法の立法案、現行法の大幅改正案と、その効果・目的を同じくしながらも、その形式・成り立ちが著しく異なるため技術的にも折衷案を作ることは非常に難しいということ、また、遠からずと見られる衆院解散総選挙が実施されると政権の枠組みに変化が見られる可能性も取沙汰されているものの、選挙結果

がどうあれ、少なくとも次の参議院選挙までは衆参のねじれ国会状態が続く可能性が極めて高いという客観的情勢——などが、われわれ自身が行司役を買って出て法案の着地点を誘導するのではなく、3党自身の協議とその合意結果に委ねることが最も賢明だと考える理由なのです。いずれにしましてもタクシー関係法案においても3党合意によって「決める政治」が実現、前進することを大いに期待しているところです。

#### <タクシー事業100周年>

大正元年8月に東京数寄屋橋において日本で最初のタクシーが営業を開始して今年で丸100年となりました。8月5日の「タクシーの日」には、全国の傘下都道府県協会様々な催しに取り組みましたことと思います。昨年の事業者大会でわたくしは、「単なる100歳のお祝いにとどまらず、タクシー事業法の成立を祝う100年祭としたい」と申し上げました。残念ながら、その願いはまだかなえられていませんが、あと一步のところへと迫っていることは間違いありません。今年の通常国会が臨時国会になり、あるいは来年の通常国会になる可能性もなしとはしませんが、時間がかかった分だけさらに良いものを作り上げなければなりません。

わたくしは会長就任にあたって再規制の旗を掲げました。そして皆さんもそれを支持してくれました。当初、道路運送法の再改正を目指し、それがタクシー特措法を産み出しました。階段を一段上がったと思ったら、先にも触れた4つの課題が未解決のままであることが次第に明らかになり、もう一段階段を上がることとなりました。いま一番大事なことは、この4つの課題の完全な解決なしに、再規制の旗を降ろすことは決してないということであり、それがわたくしと皆さんとの間の共通認識として改めて確認できたなら、この先も力強く前進できるものと確信しています。いま最も大事なこの時に会員事業者の皆さんの一層の熱いご支援をお願いし、わたくしのあいさつに代えさせていただきたいと思えます。

以上