

平成25年1月17日 全タク連常任理事会

常任理事の皆さん、新年あけましておめでとうございます。全タク連傘下47都道府県協会幹部の皆さんに全国各地からお集まりいただいた本日のこの機会に、業界が取り組むべき新年の諸課題につきまして、ひとことわたくしの所信を申し述べたいと思います。

<昨年一年間と安倍政権の誕生>

昨年は、政治情勢のこんとんにほんろうされ続けた一年間でした。タクシー業界も日本経済もバブル崩壊後は、行き詰まり感に満ちた時代でしたが、与党民主党は11月解散、12月総選挙に踏み切り、結果、与野党が逆転し、自民・公明両党による連立政権が再登場することとなりました。

安倍政権の誕生により早くも株価の上昇や円高の是正傾向など、新政権の政策への期待に市場は反応を見せています。若干の不安もあるとは言え、日本経済にとってはおおむね歓迎すべきことと、わたくしも考えているところです。景気回復は全国民の願いであり、このデフレ経済から一刻も早く脱出することがわれわれタクシー業界にとっても望ましいことに違いありません。

<タクシー業界の現状と関係法案の国会提出>

さて、わが業界はタクシー事業適正化・活性化特別措置法が施行されたこの3年間、血のにじむ思いで事業再構築、すなわち減休車にまいしんして参りました。売上や乗務員の賃金が30年前の水準に低迷する中、国土交通省による運賃の適正化と合わせ、事業適正化の試みは、十分ではありませんが日車営収が上昇するなどの成果も生み、政策の方向性としての需給調整や運賃見直しの正しさを証明してきました。一方、方向性としては正しいことでも、われわれ自身も含めた業界全体の取り組みは完全なものではなく、リーマンショックや東日本大震災の発生など、総需要が相当縮小するという予想外の変化もあって、事業適正化の効果は満足できる水準のものではありませんでした。こうしたことと事業者間の取り組みの不公平さなどを考え合わせ、現行特措法の下で去る10月には特定地域の再指定が行われたことは皆さんご承知の通りです。特措法の下で特定地域が再指定されたこと、われわれが新たなタクシー関係法案の国会提出を求めて運動してきたという2つの事実は、「現行法には限界がある」という点で、行政も業界も現状認識の差がなくなってきた、むしろ認識は一致してきた———ということを示していると言っても良いのではないのでしょうか。

そうした中、昨年はまず民主党からタクシー事業法案がまとめられ、半年後には自民党からもそれへの対案としての特措法の一部改正案が公表されました。公明党も含む3党合意により最終案が作り上げられ、国会提出に向けて国交省による両案の整理作業が始まっ

たことでわれわれ業界の期待も大いに高まったものですが、その矢先、衆院解散総選挙が決まり、ついに昨年秋の臨時国会までにタクシー関係法案が一本化され、成立することはありませんでした。しかし、一連の政局の中で与野党の駆け引きは激化し、選挙の争点なども先鋭化する中であっても、幸いにして両党タクシー議員連盟幹部を中心に、「選挙の結果にかかわらず、現行特措法の至らざるを補うための法案は与野党で接点を見出し、次の国会に提出し、成立を図る」というお話も頂いていました。総選挙の結果、自公連立政権が再登場することとなったほか、自民、民主両党議連の先生方の顔ぶれも大きく変わることとなりましたが、総選挙後もいま申し上げた「次の国会でタクシー関係法案を議員立法で成立させたい」という基本方針は全タク連としても、両党議連としても何ら変わるころはないということを改めて確認しておきたいと思います。また、今後は民主党時代の政治主導からの変化もあって、両党案の整理に動く国交省も、以前よりさらに動きやすくなるものと期待され、議員立法ではありながら、新法成立後の政省令・通達など「運用基準」作りとも作業が連動すれば、より良い内容となること、法成立後の施行もより速やかなものとなるのではないかと期待しているところです。

<タクシー関係法案への注文>

昨年までわれわれ全タク連は特措法執行上の問題点として4つの課題を掲げ、それを根拠として新しいタクシー関係法案の成立を求めてきました。改めて申し上げおきますと、第一には独占禁止法との関係。これは具体的に申し上げれば、ご承知の通り新潟業界の皆さんが公正取引委員会と審判廷で現在も争っているような問題がことと次第によっては、今後もわれわれすべての身に降りかかる懸念があるということを意味します。第二には減休車の公平性の問題。特定地域各地でみなさん自身が感じてこられた通り、断固として減休車に応じない事業者が少なからず存在しており、不公平が生じています。これを放置することは、政官界や国民の皆さんから見ましても、「タクシー業界というのは、正直者がバカを見る理解しがたい業界だ」と言われてしまいます。第三には運賃の問題があり、行政による自動認可運賃の圧縮やその後の指導等により下限割れ運賃採用事業者は4分の1程度にまで減少しましたが、依然として少なからぬシェアを持っていることは確かであり、デフレにも繋がる不毛な消耗戦の火種は消えていないのが現状です。最後に特定地域指定解除後への大きな不安という問題があります。特措法による自主的減休車であれ、それ以外の方法によるものであれ、輸送力削減の自主努力が効果的で、今まで以上に成果を挙げればあげるほど、事業規制の根本的枠組みである道路運送法で参入、増車＝自由の原則を維持したままでは、いずれ特定地域の指定が解除され、その暁には再び一斉に増車競争や運賃ダンピング競争をしなければならないという不毛な図式が浮かび上がるということです。事業者にとって、この大きな不安は一層の適正化・活性化推進に二の足を踏ませることになっているのが現状です。

このような現行法の問題点は新政権の誕生で自動的に解消されたわけではありません。

従って、3党合意に基づくタクシー関係法案の国会提出がどのような形になるにせよ、法律の形式にかかわらず、われわれ全タク連としては、これら4つの課題の最終的解決を訴えていくことに変わりありません。常任理事の皆さんもこのことをしっかりと踏まえ、地元の有党、野党の関係議員の先生方に強く訴えていただくことを改めてお願い致します。

<当面する諸課題について>

さて、タクシー事業の未来をかけた関係法案の先行きについてはいま申し上げた通りの姿勢で臨むこととしていますが、その間にもさまざまな現実的課題に対応していく必要があります。

一つには現行特措法の下におけるさらなる事業適正化・活性化の取り組みです。適正化するなか減休車については業界の自主的な取り組みはそろそろ限界に達しつつあることは皆さんご承知の通りで、今後の進展は新法成立を待つしかありません。われわれとしてはそのことも踏まえつつ、本年は特に事業活性化の取り組みを強化しなければならないと考えているところです。個別各社によるパイの奪い合いのみに終始することなく、パイを拡げる工夫に各地域の事業者が地域協議会の支援を得て一致団結、業界をあげての取り組みを期待されています。タクシーは地域に密着した事業であり、皆さんの地元協会ですら十分に知恵を出し合い、それぞれの地域の実情にあった、目に見える、利用者に喜ばれる取り組みを強化されることをお願い致します。

また、業界の直面する懸案事項として来年4月に迫った消費税増税への対応も挙げられます。全タク連と致しましては、先日の自民党自動車議員連盟の会合において、税率8%時からの軽減税率の導入とタクシーへの適用をお願いしてきたばかりであり、どうしてもこれができないということであればメーター改造費の国庫補助を強く求めていくこととしています。安倍政権として消費税増税に実際に踏み切るか否かは今年4～6月期の経済成長率にかかっており、本年度補正予算案に基づく緊急経済対策などの効果次第という不透明な要素もなお残されていますが、自動車諸税の高負担感や円安誘導による燃料費上昇などに直面していくことを考えますと、消費税についても現行税率の「5%」以上は国からの支援なしには、増税コストの負担と合わせ、需要の冷え込みを呼ぶものとして受け入れがたいことを強く訴えて参りたいと思います。

このほか、安倍新政権の誕生と共に、景気回復のためのツールとしての規制緩和が改めてクローズアップされています。民主党時代には諸悪の根源とされてきた経済財政諮問会議や規制改革会議が復活することとなりました。これに呼応するかのように経済界からは様々な分野での規制緩和要求が噴き出していますが、安倍総理は昨秋の自民党総裁選に出馬する際の演説の中で特にタクシー事業を規制緩和の失敗例として言及されており、小泉政権当時のような「聖域なき規制改革」の名の下に無謀な一律規制緩和を行うことはないものと確信する次第であります。タクシーの規制緩和については「行き過ぎたもの」の一

つとして、4年前の自公連立政権のときに是正のため現行特措法を国会において全会一致で成立させていただいた経緯があり、わたくしは政府を信頼していきたいと思います。タクシーの場合、「規制緩和の時計の針を戻し過ぎた」という見方は当たらず、むしろ、是正がいまも十分ではないと思っております。常任理事の皆さんにおかれましては、この夏に参院選が行われるという事実も踏まえ、改めて「タクシー事業に規制緩和は馴染まない」という厳然たる事実を地元国会議員の先生方に強く訴えて下さるようわたくしからもお願いを致したいと思っております。

<おわりに>

最後に、これまでも申しあげましたことを実現していくためにも、改めまして業界の一致団結をお願い致したいと思っております。会長職にあるわたくしが政官界にいかなる意見を具申しようとも、結局のところそれが会員事業者の総意に基づくものでなければ説得力を持たないということです。8000社の法人タクシー事業者がいるのですから全会一致で一人残らず同じ意見というわけには参りませんが、大筋において一致する必要があります。当然、本日ここにお集まりの常任理事のような責任ある立場の皆さんは執行部と一体となって、新法成立にお力をお貸しいただけるものと信じております。最後にしてもっとも大事な仕事を成し遂げるためにも、あらためて業界の一糸乱れぬ団結を訴えて、わたくしの所信の締めくくりに代えたいと思っております。ありがとうございました。

以上