

全タク連通常総会スピーチ（平成 25 年 6 月 24 日）

本日は、ご多忙のところ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早いもので丸 6 年が経過し、当連合会が一般社団法人化を果たしてから 1 年余が経過致しました。本年度の通常総会におきましては任期満了に伴う役員改選をはじめ、様々な議事が控えており、ご出席の皆さまには円滑な議事進行に御協力を賜りますよう、まずもって、お願い申し上げます。

さて、昨年の通常総会では開催直前のゴールデンウィーク中に関越自動車道での死者 7 人を出した悲惨な高速ツアーバス事故が発生したこともあり、その問題に冒頭あいさつの中で触れさせていただきました。会員事業者の皆さまにおかれましては、タクシー事業適正化・活性化特別措置法改正案、道路運送法改正案、タクシー業務適正化特別措置法改正案の関係 3 法案はどうなっているのか？——が最大の関心事であろうと推察致します。しかし、その話をする前にもう一度、なぜこのような法改正が必要なのかについても触れておかなければなりません。

昨年の総会でわたくしは、ツアーバス事故の背景には規制緩和による極端な供給過剰と過度な運賃競争との因果関係があることを認めないわけにはいかないと申し上げました。また、供給過剰と過度な運賃競争は自然に湧いて出たものではないことをわれわれ事業者はよく知っているとも申し上げました。わたくしどもタクシー事業者も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こと——を否定するものではありません。規制緩和以前、われわれはまったく競争していなかったわけではありませんし、再規制されれば競争しなくても食べていけるわけでもありません。このような意図的な誤解に果敢に立ち向かうとともに、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せてはならないという根本原理を再確認する必要があると強く訴えました。

以上のような原則をよく確認した上で、タクシー特措法施行からの 3 年半を併せて振り返りますと、多くの事業者の皆さんが地域協議会に全タク連傘下各都道府県協会等を通じて参画し、身を削る思いで減休車に取り組み、全国平均では基準車両数に対して 13%削減にこぎ着けたことは、誠に頭の下がる成果であり、ご協力をいただいた会員事業者の皆さまに改めて御礼申し上げます。これにより、安倍内閣発足後も、なおも総需要が低下し続けるタクシー業界において、僅かながらも日車営収、ひいては乗務員の賃金が上昇に転じたことは大変意義あることであります。しかし、一方で身を削る減休車に協力しなかった事業者も少なからず存在することも事実であり、台当たり生産性の改善など、われわれが血のにじむ思いでたたき出した成果にこれらの事業者はタダ乗りするという現象も引き起こしています。改めて申すまでもありませんが、このような事態は特措法施行前から予

想されたことであり、われわれ業界は事業適正化への取り組みでわれわれ自身の姿勢を示し、次のステップに進むため、それでも努力を続けてきたのであります。

おかげ様で、自民、公明、民主の3党のご理解を賜り、ようやく特措法改正案など関係3法案の骨格について合意に達し、通常国会会期末を目前にして、法案提出寸前にまでこぎ着けた次第です。

そこで皆さまがお聞きになりたい本題にいよいよ触れたいと思います。結論を先に申し上げますと、タクシー関係3法案につきましては臨時国会での提出、審議となるスケジュールが確定致しました。ただし、わたくしと致しましても、ただ「そうですか」ということではなく、「通常国会での処理であろうと、臨時国会での処理であろうと、必ず成立させ、施行時期に遅れが出ないようお願い致します」と申し上げております。

ここに至った経緯を改めて簡単にご説明致しますと、新たな法改正が必要なことは先にも申し上げたような減休車の取り組みに関する事業者間の不公平に加えて、新潟業界の問題に象徴される独占禁止法との関係、下限割れ運賃の問題、特定地域指定解除後への不安といった問題——と現行の特措法施行後には4つの課題が出現しているとこれまでもたびたび申し上げてきました。これらの課題を解決するにはどうしても新しい法律が必要だったわけです。繰り返しになりますが、われわれ業界は特措法施行直後からこの問題が発生することを予見し、新法制定に向けて運動を続けて参りました。

しかしながら、この間には自民党から民主党への政権交代、東日本大震災の発生、民主党から自民党への再度の政権交代など、想像を超えた事態に直面致しました。このような周辺環境の変化に翻弄され続けた3年半でしたが、ようやく今年4月24日に自民党、翌25日には民主党のタクシー議員連盟総会が開催され、さらに翌26日には、自・公・民3党によるタクシー新法についての「合意事項」が確認されるに至りました。

3党合意の詳細等につきましては、後ほど各務理事長からご説明致しますが、骨格部分と新法施行後にタクシー業界がどのように変化するかについて、この場でお話させていただきたいと思います。3党合意事項は、わたくしども全タク連がながらく訴えて参りました4つの課題を解決し、タクシー事業が真の適正化・活性化を可能にするものか否かが大事なのであります。

第1には独占禁止法との関係です。3党合意では、明確に適用除外とするとされており、われわれは委縮することなく地域協議会において減車等について議論し、合意することができることとなります。第2に、減車等を実施した事業者としない事業者との不公平感についてですが、協議会に参加しないアウトサイダー事業者に対しても協議会での合意事項は有効となるものであり、従来のような「タダ乗り」「いいとこどり」は認められません。次に、下限割れ運賃についてですが、これも特定地域、新たに設けられることになった準

特定地域においては公定幅運賃制度が導入されることとなり、法的に下限割れ運賃は存在できなくなるのです。最後に、特定地域指定解除後への不安についてですが、先に触れた準特定地域制度が創設されることとなり、特定地域が指定解除となっても引き続き準特定地域に指定されますし、そこでは参入、増車申請に対して需給要件を厳格に審査されることとなっています。

このように、今回の3党合意事項は、われわれが常々危惧してきた特措法施行後の4つの課題に対して正面から応えていただいているものであり、わたくしはこの合意に基づく新法を今国会で成立させていただけるようお願いを続けて参りました。しかしながら、先ほど申し上げました通り、法案は臨時国会での処理と決まりました。

改めてその理由についてご説明申し上げますと、本年が参院選挙の年に当たり、通常国会が延長できないこと、そのような厳しい日程の中で自民党議連の金子会長をはじめ諸先生は一日も早く法案を国会に提出すべく大変な努力をされてきましたし、その姿を拝見してきたわたくしと致しましても大いに頭の下がる思いを抱いてきたのであります。しかしながら、法案の骨子案から条文化に至る作業には様々な困難にも直面し、思いのほか時間がかかることとなりました。その結果、あまりギリギリのタイミングで法案を提出すると会期末までに成立しないこととなり、場合によっては廃案になってしまうおそれも出て参りました。

自民党議連の金子会長から直接伺ったお話を申し上げますと、「ここに至っては、無理をして通常国会に提出するのではなく、次の国会での成立を確実にした上で、新法の施行も年度内を前提にすべての作業を進めていくこととする」ということでした。一部には、自民党内で法案を巡る不協和音といった報道もありますが、この点についても、「党三役まで含めて次期国会での成立は自民党の、そして自・公・民3党の了解事項だ」と聞いております。

わたくしがギリギリまで訴え続けて参りました今国会での新法成立は実現することができませんでしたが、新法の成立そのものと年度内施行へのルールは何とか敷かれたものと確信しています。ただ、「百里の道を行くものは九十九里をもって半ばとせよ」とのたとえもあります。確実に新法が成立し、わたくしどもやタクシー乗務員、そして利用者の皆さまが新法の成果を手にすることができるよう、最後の最後まで気を抜かず、全身全霊で取り組んで参る覚悟ですので、会員事業者の皆さんも一致団結してご支援・ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

さて、タクシー関係3法案の成立・施行と並ぶ業界のもう一つの懸案事項と致しましては来年4月1日に迫った消費税増税への対応があげられます。増税そのものは社会保障基盤の整備に資するため国民的コンセンサスが得られたものであり、やむを得ないものと考えます。同時に、消費税は消費税法の趣旨に則り最終消費者が負担すべきものであり、中小零細事業者が圧倒的多数を占めるわれわれタクシー業界においては増税分を値下げして自ら負担する余地はまったくありません。いかなる形であれ消費税増税分は粛々と運賃に

転嫁されるべきものだとの原則を改めて確認しておきたいと思います。わたくしが、タクシー新法の年度内施行にこだわった理由もここにあります。新法施行後は、供給過剰や過度な運賃競争に苦しむ特定地域においては消費税増税分 3%を上乗せした新しい公定幅運賃が公示される見通しとなっているからであり、それによって消費税増税分の運賃転嫁の環境がある程度整うからです。「ある程度」と申しますのは、あくまで幅運賃であるため、一定の選択の余地は残るということでもあります。とは言え、通常運賃改定申請手続きとは異なるわけであり、消費税増税を契機とした新たな運賃格差拡大の芽が事前に摘まれることは心強く思っている次第であります。

以上、申し述べました通り、タクシー関係 3 法案の臨時国会での成立を期するとともに、年度内の同法案の施行、翌年度からは新法に基づく新たな枠組みでの地域協議会への参画など、これからの 1 年余はわれわれの業界にとって重大な意味を持つものとなります。最後にもう一度繰り返しますが、会員事業者の皆さまにおかれましては最後の最後まで一致団結してご協力を賜りますよう、あらためてお願い申し上げます。 ありがとうございます。

以上