

平成 29 年 1 月 18 日 全タク連常任理事会会長挨拶

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。昨年は、わたくし自身が体調に不安を抱えることとなり、四国で開催された事業者大会に欠席致しましたことをこの場をお借りして改めてお詫び申し上げますとともに、残り少なくなりました任期につきましては医師のアドバイスも踏まえつつ、全うして参る所存ですので、皆さま方の引き続きのご支援をお願い致します。

さて、昨年の今頃と言いますと皆さんもご記憶のことと存じますが、平成 28 年 1 月 15 日軽井沢においてスキーバスの転落事故が発生し、いまだ 20 歳代の多くの若者たちが命を落とし、その他多数の方々も重軽傷を負われました。ごく最近でも新聞、テレビなどでこの事故を振り返る報道などが少なからず見受けられます。旅客自動車運送事業にとって最も大事な使命は「安心・安全」であることを思い出させる事故でした。安心・安全こそ大事ということを再認識した上で昨年を振り返ってみますと、白タク・ライドシェアを解禁、合法化しようという動きがあり、それが大っぴらに論じられ始めたのは極めて嘆かわしい風潮と言わざるを得ません。全国紙等に代表される大手メディアは「安全管理はもちろん必要不可欠だが」などと書いたりしますがそれはアリバイに過ぎず、本心からのものとはとても思えないのです。利便性の向上と安心・安全はトレードオフの関係であってはならないのです。ところが、世の風潮、とりわけ大手メディアの報道には「利便性が向上し、経済効果が大きい」のだから、数年に一度事故が起きるのは仕方がない。少々の人命が失われるのは必要コストと割り切ろう」との含意が感じられることもしばしばです。

こうしたメディアの論調の追い風を受けながら、ウーバーやリフトなど米国発のライドシェアプラットフォーム企業は日本への本格上陸を目指して様々な方策を講じています。ウーバーは一部自治体で市町村長を取り込み、国家戦略特区制度を活用して、交通空白地での実績作りに乗り出してきましたし、リフトの大株主である楽天の三木谷・会長兼社長が代表理事を務める新経済連盟は道路運送法改正や白タク新法制定に向けた具体的提案を政府・与党に対して繰り返しているというのが昨年までの状況であります。とりわけ新経連は短期決戦指向が強く、シェアリングエコノミーの中でも民泊がたったの 1 年で民泊新法制定へと大きく傾き、内閣提出法案として 20 日開会の通常国会に提出され、審議、成立する見通しとなっていることを受けて、わたくしたちタクシー事業者や国土交通省が主張する「安心・安全こそ第一」との主張を苛立たしげに見つめながら、政府部内でライドシェア解禁検討の場の設置を益々声高に主張するようになってきました。

さて、新経連の最も新しい政府への提言は昨年 11 月末に提出されたもので、一昨年 10 月末のものから約 1 年ぶりのものであります。この間、わたくしたち全タク連はライドシェア問題対策特別委員会で初乗り距離短縮運賃や事前確定型運賃の検討、乗合タクシーの全国拡大など 11 項目の事業活性化策を取りまとめ、これを前進させていくことに全身全霊

を傾けて参りました。新経連の提言書ではこうしたわれわれの取り組みに対して、「ライドシェアも認められないような国は後進国だ」などと挑発した上で、「そもそも利用者利便向上は誰に言われなくてもやるべきもので、ライドシェア対策と銘打つこと自体がおかしい」とする主張も含まれているようです。報道等でこれらの主張を目にした会員事業者の中には、「なぜ、反論しないのか」と疑問を持たれた方も少なからずおられることでしょう。新経連の最新提言書には、「ライドシェア解禁について、その是非を議論する場さえも日本にはない」との苛立ちも露わに書き込まれているようですが、わたくしたち自身、「同じ土俵で議論を始めた段階で、大手メディアの暴論を追い風にした白タク解禁勢力とは勝負にならない」と考えており、この点については自民党をはじめとするタクシー議員連盟の幹部の先生方とも認識が一致しているものと思っています。おそらくは国交省におかれても同様に考えておられるのではないのでしょうか。政府部内において白タク解禁、合法化の是非を論じる場を作らせることは、この問題においてわれわれタクシー事業者が圧倒的劣勢に立たされることを意味し、その前哨戦として新経連側の主張に逐条的に反論を加えていくことも、例え論破できるとしても益がないものと考えています。白タク解禁問題を巡る運動はまさに政治闘争そのものであり、政治闘争のノウハウは百戦錬磨の国会の先生方のご指導を参考にしながら取り組むことが最善と考えており、方針を転換する際にもわたくしども独自の判断で勝手に舵を切ることは好ましくありません。

一方、このごろでは白タク解禁は世の趨勢と半ばあきらめたかのような態度で、ライドシェア解禁後の世界に備えようとする方々もあるやに聞いています。もちろん、タクシー事業者として、あるいは一経営者としてそのような考え方はあり得ますが、わたくし個人はいまのところそのようには考えておらず、また、「ライドシェアが解禁されても何とか共存できるのではないか」との幻想も抱いていません。例えば海外の都市を視察された事業者の中には現地でタクシーが減んだわけではないとして共存の可能性に言及されている方もいると聞きます。昨年1月の常任理事会のあいさつの中でわたくしは「ニューヨークでは、ウーバーによるサービス登場後1年間で営業権の価値が40%下落し、イエローキャブの売上高は25%減少したとの報道がみられる」と紹介致しました。同市のタクシーはウーバー登場以前から数十年に渡り強力な需給調整規制により圧倒的な供給不足の中で営業を続けてきたことから、運送収入の水準が非常に高く、その水準から売上が4分の1減少してもまだ耐えられているに過ぎません。営業権が暴落したことにより個人タクシードライバーはこれを引退する際に売却することはできなくなり、人生設計が大きく狂ってしまいました。「いまは食べられている」という一面のみを見て、共存できるかもしれないという見方は危険ではないのでしょうか。繰り返しになりますが、昨年の常任理事会でも自公民3党タク議連との確認事項として「白タク問題ではいかなる妥協もない」との約束を報告しており、その後変更もありません。「制度設計次第ではライドシェアも容認」などとする考え方は3党議連、全タク連、いずれの方針にも合致しないのです。

そのような情勢の中でわたくしども全タク連は各党議連や国交省との連携を図りながら、

「白タクになど頼らずとも、安心・安全のタクシーが国民の皆さまのニーズには応えていく」との姿勢を示すため、特別委員会での議論を経て11項目の事業活性化策を取りまとめました。今月30日にスタートする東京の初乗り距離短縮運賃もその1つです。運賃組替えという前例のない方法を行政とも相談しながら実現された東タク協執行部並びに、新運賃実施直前にまでこぎ着けた東京の事業者の皆さんに改めてわたくしからも御礼申し上げます。言うまでもなく初乗り距離短縮運賃は利用者利便向上のための施策であるとともに、対ライドシェア反転攻勢の第1弾とも位置付けられるものとなります。とは言え、流し営業の有無等、営業形態にはそれぞれの地域で違いがあり、活性化11項目にあげられていることをすべて書いてある通りにやれということではありません。できそうなことを地域の实情に合わせてアレンジして取り組んでいただきたいということを改めて強調しておきたいと思います。当然、事前確定型運賃や相乗りサービス、プライベートリムジンの実現などは特に地域によって事情が異なり、できる地域、できない地域があることは承知しております。一方、地域交通委員会で取りまとめられた乗合タクシー事例集の活用や地方自治体への御用聞きなどは、47都道府県ともに例外なく取り組んでほしい事柄です。メリハリをつけて速やかに充実した成果をあげていただくことを期待しています。

一方、活性化11項目取りまとめに際して、スマホアプリの統一化・共通化も課題の1つとして認識されているところです。特別委での本格的な議論が終わっていませんが、わたくし個人の考えと致しましては、「統一化・共通化」そのものが目的化することは本末転倒ではないかとも思っており、既存タクシー事業者が手掛けるものを含め、いわゆる国産アプリが日本全国をできる限り速やかに広域的にカバーすることができれば、それが望ましいのではないかと考えています。ウーバーに代表される、ドライバーを請負業と位置づけるアプリでは、社会保障費用をプラットフォーム企業が負担しない、消費税を納税しない、輸送の結果責任を最終的に負わないなどの重大な問題点を孕んでいます。タクシー事業者が自ら手掛け、あるいは外注した場合でもタクシーを手配することが前提の国内企業の手になるアプリなら、そのような懸念はなく、利用者の選択肢を確保した上で、「より広域をカバーできるか？」だけが課題になります。その意味で、全タク連自らがアプリを開発運用することは費用負担の面でも、将来のランニングコストの面でも無理があり、また、特定の既存アプリを推奨銘柄として指定していくことも、そのアプリの現在は評価できても将来までは評価しづらいことから、やはり無理があるものと考えます。もっとも、アプリ経由での営業を重視するあまり、自社陣営に加わるタクシー台数の確保に血眼になり、業界内に妙なしこりが残るような形での過熱が好ましくないことも言うまでもありません。互いに切磋琢磨し良きライバルとして、ともに発展していくことが望ましいという綺麗なごときだと笑われるかもしれませんが、対ライドシェアでは業界の結束こそ最も大事な、「力の源」であることもまた事実であり、そのことは改めて皆さんにも肝に銘じてほしいと願っています。

このほか、昨年来の課題としては供給過剰に由来するタクシーの構造問題にメスを入れるべく、わたくしたちタクシー事業者自らが望み、策定された新旧タクシー特措法に基づく事業適正化・活性化の取り組みを遅滞なく進めていくことが必要です。活性化につきましては、ここまで申し上げた通り、対ライドシェア問題でも重要な課題になっているわけですが、タクシー特措法のキモとも言うべき事業適正化につきましても紆余曲折を経てようやく一部の特定地域において特定地域計画が認可されるなどしており、その他の地域においてもその申請、認可を待って、事業者計画の策定、実行への真摯な取り組みを改めてお願い申し上げます。言うまでもないことですが、それなくしてライドシェア解禁、合法化問題で政官界からの支援を受けることはできません。準特定地域の皆さんも事情は同様であります。

限られた時間の中で現在、業界が抱える諸問題 1 つひとつについて言及することはできませんが、本日申し上げたことは本年の業界にとって特に重要な課題と考えており、会員の皆さんにおかれましてはそのことに特にご留意いただき、これまで以上の団結力を発揮していただきますよう改めてお願い申し上げます。ありがとうございました。

以上