

taxi japan

www.h7.dion.ne.jp/~taxi-jp/

タクシー専門情報紙 taxi.jp

目先の景気でタク活性化を放棄するな!

1頁：渡辺博道氏巻頭インタビュー
 5頁：K P Uが中央委と春闘集会開く
 7頁：自民党タク議連が総会を開く
 8頁：日個連の反対で解散の危機

4頁：全自交の故待鳥氏のお別れ会
 6頁：厚生年金保険法の改正案提出へ
 7頁：ジーエルが保有全車を分割譲渡

No.205 2013

2.10

編集・発行=タクシージャパン

〒102-0072 東京都千代田区飯田橋3-6-8
 飯田橋T&Sビル602号室

TEL.03-5215-1551 FAX.03-5215-1552

発行人=高橋正信 写真=松村康史

購読料=6ヶ月26,250円 1年52,500円

卷頭インタビュー

3党合意で今国会の成立期す タク特措法の改正法案として

自民党タクシーハイヤー推進議員連盟
事務総長 渡辺 博道 氏



昨年の衆議院選挙で、3年3か月ぶりに民主党から自民党への政権交代となつた。この間、タクシー業界は民主党タク議連によるタクシー新法案の成立を目指してエールを送り続けたが、結局は国会に新法案が提出されないまままで、お蔵入りしてしまつた。

民主党に代わつて政権与党に戻り咲いた自民党により、タク議連が提出した特措法改正法案が、がんばって活動することになつた。同時に野に下つて、自民党タク議連の事務局長を務めていた渡辺博道氏が衆院議員にカムバックし、タク議連の事務総長に就任した。

3年3か月のブランクも、何するものか。特措法改正法案の今国会成立に、早くもフルスロットルの意気込みと聞き、その真意と見通しを聞いた。

(聞き手=高橋正信)

——今回、自民党タク議連の事務総長に就任されました。まず、抱負をお聞かせください。
 渡辺 私は3年3か月浪人していました。傍から民主党政権を見ていて、やはり民主党政権は言葉だけで、実行力がない。決められない政治をやつてきたのが、全面に出てきてしまつた。本来なら、タクシー事業の適正化・活性化特措法については民主党がリードしてやれば、改正出来る可能性はあつた。でもそこまで熱意を持つてやれる、リード出来る人間がいなかつた。

——民主党が政権時代に出したタク議連のタクシー新法案をどう受け止めていましたか。
 渡辺 法体系全体を考えいかなければいけない。少なくとも、道路運送法という法律が一番のものにあります。法律の中でタクシー事業法だけを別立てにして出すこと自体、本当にいいのですか。旅客関係の中では、タクシーの他にバスもある。運送関係も全部、道路運送法の中に含まれている。要するに道路という公共物を使って営業しているこれが共通の土俵でしょう。それを切り分けて、タクシーだけを事業法にすることはいかがなものか。

大変つらい思い



—2004年

の本紙インタビューでも、そう発言しておられます。

渡辺 私の考えは一貫しています。

渡辺 小さな政府ではなくなりましたね。

渡辺 は確かに規制緩和を論議したことがあります。しかし、自由競争に合わない。なぜならば、モノを売るわけではないからです。商品はサービスであり、サービスの価値の基準はゼロから百になります。受け手によつて違つてくれる。それを規制緩和で、どうこ

う出来るものではありません。行政にあつたのです。

渡辺 これは、民主法案の中で免許制・更新制について、言及してください。

渡辺 これは、協議会で減車をしていきました。内閣は規制緩和で竹中大臣の下ですから、つらかった。

渡辺 全てががんじがらめになつてきたものを、事故や違反、苦情に対しても厳しくやる

度可能です。また、公取委の関係について、これは除外が出来ます。この協議会の適用対象

は、独禁法の適用除外というこ

とになると言えるのです。ただ

し、運賃の協議は出来ません。

—国交省の運輸関係で、免許制をしている部門は一つあります。

渡辺 免許制は受け入れられませんが、他はなんとか進めています。例え減車

くことが出来ます。例えば免許制はまず民主党に出来ない

と、了解してもらわなければいけないのですが、この中で、免

許制はまず民主党政権に出来ない

と、了解してもらわなければならない。それと公定幅運賃については、届出制・認可制と言葉は違いますが、効果は一緒です。だから

これはお互い認めていきますよ

うと。独禁法については、記載

がないですが新潟の件もありま

すから、協議会で協議した内容

について、初めから適用除外に

で、何が独占ですか。ましてや

課徴金で2億円、こんな無謀な

ことを許しかゃいけない。まさ

に、日本の景気を良くしていくこ

うというところから、逆行して

います。その判断というの

は、政治がしていかなければい

けない。

—自民党的特措法改正案について、公明、民主との3党合意という話が出ています。

渡辺 基本的には、今回のタクシーアンダーライセンスについての法案は、我が党の法案を主体に考えています。

渡辺 これは、閣法というの

は、少なくとも審議会での信任が必要になります。

渡辺 もう一つ、独禁法の適用除外は閣議で一致しなければならず、これは特に難しい。だから

議員立法で進めていくということです。あまり表向きには言つ

いませんが、本音はそういう

やりません。

—改正法案は、今国会で提出できる成り行きですか。

渡辺 提出前に、合意を得た

ところです。

—本紙も一貫して、民主党のタクシーアンダーライセンスを批判してきています。

渡辺 一方で、私はちょうど小泉内閣の時に政務官をしていました。内閣は規制緩和で竹中大臣の下ですから、つらかった。

エムケイが訴訟を起こして、業界はこんなに閉鎖的だ、もっと

自由にやらせろ、と脚光を浴びていた時代背景がありました。

その時、私はタクシーアンダーライセンスを大変つらい思いをしていました。

渡辺 独禁法は本来、大企業の寡占化を防ぐものです。新潟の

小さな政府を目指すべきだった

ということです。

議員立法のワケ

的機関、例えば市役所とか商工會議所とか、消費者団体などが入つて「この地域では過剰だね、もう少し減らしましょう」と協議会の中で話しあつたら、これは別に問題ない。

渡辺 私の考えは一貫しています。タクシーアンダーライセンスの発言でも、そう発言しておられます。

渡辺 小さな政府ではなくなりましたね。

渡辺 は確かに規制緩和を論議したことがあります。しかし、自由競争に合わない。なぜなら、モノを売るわけではないからです。商品はサービスであり、サービスの価値の基準はゼロから百になります。受け手によつて違つてくれる。それを規制緩和で、どうこ

う出来るものではありません。行政にあつたのです。

渡辺 これは、訴訟の対象になります。協議会で減車をしていきました。内閣は規制緩和で竹中大臣の下ですから、つらかった。

エムケイが訴訟を起こして、業界はこんなに閉鎖的だ、もっと

自由にやらせろ、と脚光を浴びていた時代背景がありました。

その時、私はタクシーアンダーライセンスを大変つらい思いをしていました。

渡辺 独禁法は本来、大企業の寡占化を防ぐものです。新潟の

小さな政府を目指すべきだった

論風一陣

していきましょう。

——これに異議はないでしょうか。
渡辺 ないです。基本的に事業法と特措法は法体系が違うので、事業法そのものとして認められるわけにはいきませんよね。

——民主党に譲歩を願う。

渡辺 そうですね。今回の法改正のもう一つの理由は、乗務員の質を高めていく、良質なサービスを提供する環境を作つてきましようということ。講習を

実施していく、試験化をしていきますというのが、我が党の方針です。民主党は講習のみ。我が党は指定区域だけで拡大していく。この辺りは調整出来ると思います。

——民主党が目くじら立てて反対するような事はないですか。

渡辺 問題は労働関係で、累進歩合制や運転者負担の禁止等の

措置を事業法に入れ込むとなつていますが、これも法体系が違います。これは今までなかつたことですが、自民党的税調の中

は、なんとかしていきたいと思っています。これは今までなかつたことがあります。だから内部留保だけではなく、少し配分を労働者側にして下さい。法律は全体の中で回つた分だけ法人税を減免していく措置を、今回作りました。

——今日の話は、3年3か月の空白を感じさせませんね。

渡辺 私はその期間は現職ではなかつたので、切れていない。一步離れて見ていたので、復帰した時も3年3か月前の状態が、そのまま戻っています。ただ言えることは、自民党が政権を取つたからと言つて、自民党案だけで押し通すという考え方ではない。

——特措法も適正化・活性化を

謳っています。活性化するためには、業界が具体的な案を出していかなければいけない。でも出てきません。

目先の景気でタク活性化を放棄するな！

本紙巻頭でインタビューした渡辺博道氏（自民党衆議院議員、同タク議連事務総長）の話の端々に、安倍内閣の景気回復にかける本気度がうかがえた。もつともアベノミクスへの期待から、昨年の政権交代によって為替は大幅な円安に振れ、同時に株価も急回復し、年明け以降、現在もとどまるところを知らない右肩上がりを示している。勢い景気回復近しと、期待を膨らませる向きが多いことは想像に難くない。

ひるがえつてタクシー事業を見てても、昨年末12月の東京都特別区・武三地区の全社対象のタクシー実働日車営収は4万7404円で、対前年比1.6%増を示す右肩上がりである。そればかりか、東旅協がまとめた昨年1年間の全社実績では、実働日車営収が対前年比5.5%増、実車率が1.7%増、総運送収入が2.7%増と、いず

れも右肩上がりである。都内業界幹部からアベノミクスの効果により、タクシー需要のV字回復を期待する声すら一部にある。

しかし、楽観は許されない。それは昨年1年間の輸送実績が対前年を上回り、回復基調だとしても、一昨年3月の東日本大震災後のタクシー輸送実績が低迷したことを考えれば、一昨年対比のわずかな増加に対し、回復基調というには早計に過ぎる。さらに唯一、目先の景気回復でタクシー活性化を放棄すれば、タクシー需要の長期低落傾向に歯止めがかからないのは明白だ。東旅協で取り組んでいる観光タクシーでの活性化策に水を差すわけではないが、日本全国で取り組んでいる観光タクシーをしんがりで東京が推進するとしても、活性化の枝葉末節であろう。本質は、タクシーが担うべき需要の創造ではないだろうか。これなくして、タクシーの活性化は語れないはずだ。

①アベノミクス効果の需要回復は他動的要因であつて、業界努力とは無縁。

法人税の減免措置

現在の労働基準法で対応出来るでしょう。本来は労使に任せることのほうは、どうなのか。ただし、下がつていく、一般的の労働者よりも極めて低い賃金について

——それは今までなかつたですね。渡辺 それだけ賃金が上がるごとに、消費に回つていけば、経済が動いていく。こういうきっかけで、それが今までなかつたのです。私はその期間は現職ではなかつたので、切れていない。消費に回つていけば、経済が動いていく。こういうきっかけで、それが今までなかつたのです。

——今日の話は、3年3か月の空白を感じさせませんね。

渡辺 私はその期間は現職ではなかつたので、切れていない。消費に回つていけば、経済が動いていく。こういうきっかけで、それが今までなかつたのです。私はその期間は現職ではなかつたので、切れていない。消費に回つていけば、経済が動いていく。こういうきっかけで、それが今までなかつたのです。

（高橋正信）

——ありがとうございました。

け作りを、今回初めて行いました。だから内部留保だけではなく、少し配分を労働者側にして下さい。法律は全体の中で回つた分だけ法人税を減免していく措置を、今回作りました。

——今日の話は、3年3か月の空白を感じさせませんね。

渡辺 私はその期間は現職ではなかつたので、切れていない。消費に回つていけば、経済が動いていく。こういうきっかけで、それが今までなかつたのです。私はその期間は現職ではなかつたので、切れていない。消費に回つていけば、経済が動いていく。こういうきっかけで、それが今までなかつたのです。