

# ザ・タクシ-

THE TAXI 2013 2

渡辺自民党タクハイ議連事務総長にズバリ聞く

「タク新法」の実現はいつ？



渡辺自民党タクハイ議連事務総長にズバリ聞く



## ■ 渡辺博道衆議院議員のプロフィール

昭和25年8月3日千葉県松戸市生まれ。平成8年10月衆議院議員初当選から同17年まで4期連続当選。この間に自民党国会対策副委員長、党副幹事長、経済産業副大臣、衆議院総務委員長、自民党国会対策副委員長など歴任。同24年12月衆議院選挙5期目当選。自民党タクシー・ハイヤー推進議員連盟事務総長に就任。

平成14年2月1日、規制緩和がスタート。同年19年、東京の運賃改定に端を発し、同年2月、国土交通省は交通政策審議会「タクシー問題を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」(WG)を設置し、タクシーの構造問題を議論し、同年12月、最終答申をまとめる。同21年4月、タクシー特別措置法案を国会に提出、6月末に衆参両院全会一致で可決、成立し、同年10月1日から施行された。

同24年3月、与党・民主党は全タク連や労働団体の要望を受け、民主党タクシーポン議員連盟がタクシー事業を道路運送法から分離した「タクシー事業法案要綱」を総会で承認し、国会提出を目指す。同年8月自民党が特措法の一部を改正する対案を提示。公明党を含めた3党合意を図るが、衆議院が解散され、総選挙で自公連立政権が復活。自民党タクシー・ハイヤー推進議員連盟が1月25日の総会で今通常国会でのタク新法の成立を目指すことを取り決めた。

# 「タケ薪法」の実現はいつ？

「与野党の合意を経た議員立法は最優先議案として審議され、早期成立の可能性が大きい」。先の自民党タクシー・ハイヤー推進議員連盟総会で事務総長に就任した渡辺博道衆議院議員（千葉県6区）は、タク新法の今後に言及して、今通常国会で成立させたためには3月中旬ごろまでに自・公・民3党合意が不可欠と見通し、「早い時期に委員長提案できる法案を作つて合意に持つていきたい」とする一方、新法は自民党案を軸とした「許可制が基本」などの考えを明らかにした。

## ■タク新法のこれまでの経緯

平成14年2月1日、規制緩和がスタートする。同9月、東京の運賃又至2端を経て、同10

## 議員から見たタクシー業界

——渡辺議員は4年前、タクシー特措法の成立に際して、当時の自民党タクハイ議連事務局長として陣頭指揮に当たられるなど、タクシー業界には非常に造詣が深い。このたび、議連の事務総長に就任され、これからタクシー新法の成立に向けて法案作成、3党合意、国会提出などで重要な役割を担っていくことになると思うが、まず、現在、タクシー業界がどのような状況にあると見ているのかを聞きたい。

**渡辺博道衆議院議員** 平成14年2月1日から始まつた規制緩和によって、供給過剰がさらに顕著になり、景気低迷の中、全体のパイも縮小するなど、事業は疲弊の一途をたどっている。中でもタクシー労働者の賃金をはじめとした労働条件の悪化は、安全運行にも支障をきたすと指摘されるなど構造問題の改善が迫られ、国交省は運政審にタクシー問題ワーキンググループを設置し、タクシー制度見直しの答申がなされた経緯がある。

これを受けて4年前、私たち自民党は、特措法を衆参両院による全会一致で成立させることができた。同法の施行で少しは供給過剰を解消できたのではないかと思つていたが、現状はまだ、とても解消したとはいえない状況が続いている。需給の適正化をさらに進めていくためには、実効力の伴う法改正が必要との声が上がつてきる過程の中で、新潟交通圏の事業者が行った運賃改定がカルテル行為に当たるとして、総額2億円余の課徴金が請求されるという新たな問題も発生している。今後、作つて行かなければならぬ新しい法律では実効ある減休車を進めていく仕組みと合わせて、独占禁止法の適用除外

措置も手当していかなければならなくなつた。

私自身、3年間、議員職を離れていたこともあり、自己・公・民3党間の話し合いの内容や経緯については承知していない部分も少なくない。ただ、タクシー業界の現況を鑑みると、できるだけ早く自民・民主両案を調整し、法律として成案を得ることに全力を挙げていかなければならぬと思っている。

## 3党合意と国会提出

——金子一義タクハイ議連会長は、自民党案を軸に引き続き、自公・民主3党合意で進めていくという、総選挙前の取り決めを継続していく方針を示している。法案を今通常国会で成立させるためには、いつごろまでに3党合意を取り付け、提出すべきだと見ているのか。また、調整ボイントをどのあたりと見ているのか。

**渡辺議員** 今度の法改正は、議員立法で国会を通過させるというところが大きなポイントとなる。与野党が合意している議員立法であれば、最優先議案として審議され、早期成立の可能性が大きい。ただ、合意が得られないなど、今通常国会での成立が難しくなる。したがつて、3党合意が一番望ましく、委員長提案ができる形で法案を上げたいと考えている。

私自身、党副幹事長として国対を担当し、国会の動きを良く知り得る立場にある。法案は国会運営に影響されやすいので、その動きをしつかり把握し、早い時期に、国会に上げる努力をしていきたいと思っている。

遅くとも3月中旬あたりまでには合意に持つていただきとを考えている。昨年、国交省が自民・民主両法案を調整するための試案を出しているので、対立点や妥協点は、

ある程度は明確になつてゐるのではないか。ただ、現段階では、国交省から具体的な調整案が出ていないので、推測は控えたい。おそらく調整は骨子案の段階で行われるものと思う。

自民党が政権与党になつたので、基本的には昨年の夏に示した特措法の一部を改正する案を軸とした法律を作つて行くということは間違いないが、民主党案についてもその趣旨はできるだけ尊重させていただくつもりだ。

### 議員立法と閣法

——一部では議員立法ではなく閣法で法案を提出するのではとの見方も出ていた中、先の自民党議連で金子会長は、独占禁止法の兼ね合いから議員立法に依らざるを得ないと発言していたが、その真意は。

渡辺議員 閣法で進めていく場合は、政府の審議会を経由し、最終的に閣議決定を経なければならない。その閣議決定の際、タクシー新法について、国交大臣はじめ、ほとんどの大臣が賛成しても、独禁法を扱う大臣が適用除外に異議を唱える可能性が考えられるため、閣法で進めることは難しいと判断した。もちろん、法案を仕上げていくスピードが全く違うこともあり、当初の方針通り、タク新法は議員立法で進めていく。

——3党合意以外にもタク新法成立には、安倍内閣で復活した規制改革会議をはじめ、いわゆる再規制に対する転換も予想されるが……。

渡辺議員 規制緩和と再規制のバランスを保つことが大事だと考える。タクシーの場合、規制緩和によつて何がもたらされたかを検証すると、労働者の賃金の低下をはじめ著しい労働条件の悪化が判明した。それを改善し

ようと再規制にハンドルを切つたことで1台当たりの営収が上がり、僅かながら賃金に反映されたという事実がある。単に元の制度に戻すのではなく、労働者の賃金の改善が目的であれば周囲から理解が得られると思う。

安倍内閣は今回の税制改正で、賃金を上げた会社に対しては、法人税を優遇するという大胆な改正を行つている。これにより消費を喚起し、経済全体を拡大させていくという狙いだ。タク新法の目的に労働者の賃金の向上を書き込むかどうかは、これから検討事項になると思うが、単に再規制という、後戻りの施策ではなく、事業の根幹をなす、労働者の賃金上昇という真の狙いがあることも、しっかりと社会にアピールしていくことが重要だと思っている。

### 懸案の4つの課題

——業界は今度の新法に特措法で解決できなかつた4つの課題の解消を求めていたが、その対応について聞きたい。まず、適正需給を実現するための「更新制の伴う免許制」「強制力のある減休車」について、また、新規参入についてはどうのように考えているのか。

渡辺議員 我が党が「免許制」の復活を容認することはまずありえないだろう。もしそれを行えば、社会、経済から逆行とのそりを免れないからだ。現行の規制緩和の流れを止めるわけにはいかない。

ただし、タク新法の成立を目指すことは、規制緩和の流れに決して矛盾していないということを社会に堂々と主張すれば、理解を得られると考えている。その切り口として、先ほどから話している労働者の賃金をはじめとした労働条件の改善が目的であることを明確にしていく

端連盟総会の左隣が渡辺議員  
1月25日開催の自民党タクハイ推進議員  
連盟総会で事務総長に就任。金子会長(右)



# 規制緩和の流れには逆行しないタク新法

必要がある。賃金を上げるために、事業者の利益の確保が不可欠で、そのための環境・仕組み作りを行つて、ことを、きつちりと社会に明らかにしていくことが重要だろう。

実際の制度は事業者向けの施策となつていて、中身は労働者向け対策ということだ。したがつて、法案には「免許制」あるいは、「労働者への賃金の還元」の文言を書き込むことはできないが、結果として、免許制に近い許可制という仕組みが導入されることになると思う。今後、成案が公表できる際に事業者、労働側に丁寧に説明して理解していただきつもりだ。

もう一つの課題は、適正需給を実現するためには強制力の伴う法律が不可避ということだ。しかし減休車に非協力的な事業者が存在していても、法の力で減車を強制することは容易ではない。減休車を実施した事業者の血のにじむような努力によって、1台当たりの収入が上昇し、非協力事業者がその恩恵を受けていることについての不公平感は理解できるが、憲法で保障されている財産権を強制的に排除することはほとんど不可能といえる。

そこで自民党は、いわゆるアウトロー対策として、流し営業や夜間営業を認めないと「営業方法の制限」で、実効ある削減措置を提案している。

新規参入問題だが、これを認めないというのは決して正常な市場経済のあり方ではない。しかし、タクシーの場合、供給過剰という大前提の中で、それを削減する施策を講じている時に、新規参入を認める根拠が果たしてあるだろうか。増車や新規参入を認めることは相矛盾しているといえよう。したがつて現段階では、これを認め

ないが、現在、講じている施策はあくまでも緊急避難措置であり、タクシー需要が増加すれば当然、新規参入枠が生じてくることになる。我わがが今行わなければならぬのは、ゆがんだ供給過剰を改善する仕組みを作ることだ。

### 独禁法の適用除外

——2つ目は、供給量の削減と低額運賃の排除という2つの問題を抱えている独占禁止法の適用除外について。

渡辺議員 現行の特措法、今後、改正を目指す法案においても、それぞれの協議会が地域の供給量を決定するなど、重要な役割を担うことになる。

ここでの協議が独占禁止法の対象となれば、供給削減は難しくなる。そこで、協議会の組織を第3者機関として位置づけるために、自民党案は、現行の地方運輸局長、関係地方団体の長、タクシー事業者で組織する団体、消費者団体、有識者、労働団体などに特定地域の商工会もしくは商工会議所を加え、協議会の枠を拡大することで、会議の透明性を高めるとともに「地域削減計画の作成のための協議」「合意事業者が共同して行う事業削減計画の作成のための協議」については、独禁法の適用除外措置として法文に書き込む方針だ。これによって、地域の供給削減についての協議はしっかりと担保されることになる。

ただし、運賃についてはこの限りではない。運賃は原則公定幅運賃を維持していくことになる。下限を法律で定め、これを割り込んだ運賃は、法律違反だとすることができる、訴訟を起こされても勝てると思う。適正な競争という概念で考えれば、労働者に過重労働や低い賃

金を強いたうえでの低額運賃を採用している事業者に対しては、何らかの形では正を求めていく方策を作り出していくしかなければならないと考えている。

### 自・民両党法案の違い

——自民、民主党両法案の大きな違いとして、民主党は労働関連法案として、累進歩合制や労働者負担禁止措置などを盛り込み、自民党案は労働関連については一切措置していないが、その理由は。

渡辺議員 民主党法案は支持母体である労働団体からの要請を受けて、タクシー事業を道路運送法から切り離した独立法を目指したために、労働関連法案を組み込むことが可能だが、自民党案はあくまでも道路運送法をベースとしているので、労使間で取り決める労働協約関連事項はこれまで通り労働法で見ていくべきであり、法律のすみ分けをきちんととしたということだ。

しかし、乗務時間や最高乗務距離などの安全に関する事項については法文や政省令・通達などでしつかり明示していくことになる。もちろん、タクシー労働者の生活を保護する労働法の遵守については、これを最大限に尊重していくことはいうまでもない。

### その他の調整事項

——調整事項としてはそのほかに、適正化、運転者登録、適正化実施機関などがあるが、これらについてはどういうに措置していくのか。

渡辺議員 自民党案は、適正化については現行のタクシー業務適正化特別措置法、運転者登録は講習に加えて試験の実施、適正化事業実施機関は特定地域に運転者の



「3月中旬ごろまでに3党合意し議員立法として成案を得たい」と渡辺事務総長

みを指導する機関の設置を示している。これらの措置は、タクシー事業を健全にするために、再規制的な措置で事業者、運転者をある意味では保護していくことになるが、その一方で、利用者に対しては質の高いサービスを提供する担保として、運転者の資質向上を図るために施策である。

この点については、民主党案と大きな違いが見られないでの調整はさほど困難ではないと思つてゐる。適正化事業実施機関については、民主党案は事業者の指導も追加しているが、これもあり得ると考えている。

# 最終調整では民主党案を出来るだけ尊重

3党合意では、法形式において自民党案を軸とするので特措法の一部改正、参入規制は特定地域における新規参入、増車を法律で禁止、最も重要な減車措置は、先ほども話したが協議会で協議し、事業者自身に判断していただくことになる。

免許制の復活、法律で減車を強制することは不可能だが、許可制でも十分、業界の要望に応えていくことができると思っている。あとは一つひとつ要件を付け合せていけば、必ず接点はあるはずなのでまとまるものと確信している。

——最後になるが、昨年暮れに死去された待鳥康博全自交副委員長を見舞われた際、「自民党の中核としてタクシーの新しい仕組み作りに関わり、乗務員の生活を世間に並みにしてください」と病床から依頼されたと聞くが。

渡辺議員 あの時のことは、鮮明に覚えている。待鳥氏とはこれまでも党、主義、主張を超えてタクシーについて論じてきた絆がある。故人の遺志を継いで法改正を実現させていくのが、私の使命だと思つてゐる。これから取り組んでいくタク法案の改正は、地域の公共交通機関として健全な運営ができる仕組みと同時に、そこで働く労働者の生活も改善できるような中身にしていかなければならぬと思つてゐる。

——ありがとうございました。

渡辺博道自民党タクシー・ハイヤー推進議員連盟事務総長のインタビューは2月6日、衆議院第1議員会館の渡辺議員事務所で行つたものです。

# 全タク連、全自無連、関無協

## タク業界3団体が賀詞交歓会

田長 富会 本長 坂会  
事業活性化にも力点 デジタル化に助成を

賀詞交歓会前に開かれた全タク連常任理事会で富田会長は、昨年後半のタクシー新法の一連の経緯

を振り返り、特措法で解決できない部分を補うために民主・自公3党間で、民主・自民両法案の接点を見出し、次の国会に提出し成立を図る方針は政権交代しても継続されることにより、新法成立後の政省令・通達など運用基準作りもスマースに進み、法案成立から施行

まで短期間で移行されることに期待感を示した。

また、安倍政権の誕生とともに復活した規制改革会議と経済界から噴き出している規制緩和の動きにも言及。安倍総理が昨秋の自民党総裁選に出馬する際の演説で「タクシー事業を規制緩和の失敗例」に上げていたことから、「小泉

ク行政に改めて信頼感を滲ませた。

同時に、今年の大きな課題として事業活性化の取り組みに全タク連が積極的に関わっていく方針を明らかにした。

3団体合同賀詞交歓会で、金子平、丸川珠代。

公明党||衆院議員・井上義久、高木陽介、富田茂之。

民主党||衆院議員・高木義明、渡辺周、参院議員・小川勝也、田城郁、谷博之、広田一、福山哲郎。

みんなの党||衆院議員・浅尾慶一郎。(敬称略)

賀詞交歓会に与野党から  
多数の国会議員

全タク連など3団体の賀詞交歓会に40人の国会議員が顔を見せ、49人の代理出席があった。本人出席者は次の通り。

民主党||衆院議員・秋葉賢也、

あべ俊子、井上貴博、金子一義、

北村誠吾、木村太郎、小池百合子、

小坂憲次、坂本哲志、塙崎恭久、清

水誠一、菅原一秀、平将明、橋慶

一郎、永岡桂子、中谷元、細田博

之、宮内秀樹、望月義夫、盛山正仁、

保岡興治、渡辺博道、参院議員・

岩城光英、大家敏志、鶴保庸介、

中曾根弘文、野上浩太郎、松下新

平、丸川珠代。

公明党||衆院議員・井上義久、

高木陽介、富田茂之。

民主党||衆院議員・高木義明、

渡辺周、参院議員・小川勝也、田

城郁、谷博之、広田一、福山哲郎。

みんなの党||衆院議員・浅尾慶

一郎。(敬称略)

# 全タク連常任理事会も開催



常任理事会でいさつする富田会長

したい」と新法実現に踏み出すことを確約した。坂本克己全自無連会長は18年前の阪神・淡路、一昨年の東日本の大震災でタクシー無線が人命救助や被災地での情報交換に大いに

威力を発揮したこと、全国各地で24時間、民間パトロールとして警察などに協力している社会貢献を例に上げ、デジタル化の導入が遅れている地方事業者に対する国の助成を要望したうえで「タクシー

鈴木昭久国交省自動車局総務課長が「タクシーネクスト100年に向けて」と題して講演。鈴木課長は①少子高齢化の進展を踏まえたサービスのモデルエンジ



講演する鈴木課長

## 鈴木総務課長が市場開拓で講演

(UD、観光、子育て支援タクシ-) ②中山間地など交通空白地の足を守るための幅広い連携(商工会、病院、コミュニティバス、鉄道などの関係者との連携によるデマンド型乗合タクシーの導入)などの具体例を提示。供給を絞るだけではタクシー事業に未来はない。景気など他力本願ではマーケットは広がらないとのべて、事業者が市場を掘り起こしていくヒントを示した。



渡辺博道議員に通じり返る挨拶に…業界の支えに…



3党合意では民主党の渡辺周衆院議員の力も力に…

事業の新しい仕組み(タクシー新法)を作つていただき、地域の公共交通機関として、一生懸命にがんばっている事業者、運転者が生活ができるようにしていただきたい」と出席した政・官の幹部らに強く訴えた。

また、高野公秀関無協会長は閉会の辞で、「今後とも貴重な資源である電波の有効活用を進め、事業発展に役立てていく」と抱負を述べた。