

最後のライフライン・ネットワークの構築

法律の裏付けを基に適正需給、適正運賃の確立

介護問題を含め需要の開拓

2012年1月1日 民主党タクシー政策議連連盟の新幹事長吉田おさむ衆議院議員を迎えた。



松永次央書記長（司会）：

新しい年を迎えました。本年もどうぞよろしく申し上げます。本日は民主党タクシー政策議員連盟の吉田おさむ幹事長（衆議院議員）と全自交労連の伊藤実中央執行委員長に新春対談をお願いいたしました。新春の抱負をはじめ、タクシーの将来像など自由に語り合っていたいただきたいと思います。去年は、私たちが決して忘れてはいけない年で

した。東日本大震災、そして福島原発事故によって、今も多くの人が困難な生活を余儀なくされています。吉田議員は震災発生時には衆議院の災害対策特別委員長であり、格別のご苦勞があったと思いますが、昨年一年を振り返ってどんな思いでいらっしゃいますか。

吉田おさむ衆議院議員：

3月11日が、ある意味で日本の一つ区切りになりました。それまでいろいろな議論がありましたが、この大震で日本はもとより、世界に対しても考えを変えなければならない状況になったと思います。三月十一日以前の感覚で物事を考えてはいけません。

人間はいざという時には何をどうしていくかとの発想が必要です。そこには安全とか安心とか、それからしっかりとした最後のライフライン、最後のネットワークというものをもう一度構築しなければいけません。それは誰かがしてくれるのではなく、自分たちが僅かでもコストを負担していく必要、負担しなければできないことに気が付いたのではないかと考えています。

松永書記長：

大震災、大津波では私たちの仲間にも犠牲者が出ました。東北から関東の多くの仲間が甚大な被害を受けました。伊藤委員長は、十月の大会で新委員長に選出されました。就任後、各地を回られ、全国の仲間と直に接して、感じるところはどんなところですか。



伊藤実中央執行委員長：

今回の大震災で全自交の加盟組合でも多くの方が被害を受けました。宮城では組合員の方が一人亡くなられました。心からお悔やみ申し上げます。また、被害が甚大であるとの報道を受け、全国の組合員の方々から支援の申し出がありました。タクシー車両が流されて営業出来ないとの報を受け、経営側の協力を得てタクシー車両を届けること

ができました。さらに水は東京でも手に入らない状況でしたが、関東や西日本の組合員が家族総出でコンビニに買い出しに行き集めていただいて、届けていただいたことは、昨年の「漢字」ではないですが「絆」を感じましたし、思いやりも感じたところです。特にライフライン途絶して、岩手や宮城で物資が届いていても現地に届けるのは厳しい状態でしたが、現地の執行部の皆さんが自分の生活を顧みず組合員のために奮闘していただきました。委員長に就任してまだ二ヶ月ですが全国を回してもらって、各地域の大変さを実感しています。収入が200万円前後というところが圧倒的に多いです。規制緩和と景気の悪化で業界そのものが疲弊し、仲間が生活できなくなってしまっています。タクシー適正化・活性化特別措置法が施行されて2年3ヶ月が経ちました。著しい供給過剰地域として指定された営業区域、すなわち百五十六の「特定地域」に約192000台の法人タクシーが存在しますが、これまでに約24000台、率にして12.5%のタクシーが削減されています。私たちからすると不十分と言わざるを得ないのですが、お二人は現状をどう受け止めておられますか。

吉田衆議院議員：

東日本大震災では改めて市民の公共交通に対する認識が変わったと思います。あの時、明らかになったようにガソリン不足で、タクシーの燃料はLPGで、震災が発生した翌週、東京で走っている車はタクシーしかなかった状態でした。セキュリティーの観点からもタクシーの位置づけをしっかりとしなければなりません。そのためにも経営が成り立ち、そこで働いている人が生活できることが重要です。世界のタクシーを見るならば先進国では移民の人が乗務員をしています。海外から来て最初に従事出来るのはタクシーという状況です。日本は移民の国ではないので事情が違います。事業者と労働者が共に生活出来るような業界を作って行かなければなりません。タク特法が施行されても、まだ不十分であるならばもう一步、政治が踏み出すべきです。新潟のタクシー業界に公取委が調査に入り、命令が出ました。この例のように、法律の裏付けがないと、経営者は危なくて経営も出来ないし、そこで働いている人にとっても大きなマイナスになります。だからこそ、もう一步踏み込んで、かねてからの懸案である道路運送法の改正、タクシー事業法の立法化を進めなければならないと思っています。

伊藤委員長：先生のお話しに尽きると思います。減・休車の取り組みなど先生方の尽力で

タク特法が施行されて2年3ヶ月たちますがまだ不十分です。本来の主旨である乗務員の賃金・労働条件の改善に至っていない。また、減・休車に取り組んだ事業者と取り組まなかった事業者との間に不公平があります。下限割れ運賃の問題は随分改善されましたが、いまだに低額運賃に固執する事業者もいます今回の新潟問題は運輸局の指導に基づいて下限割れを下限まで引き上げたことが独禁法違反と認定されました。二重行政もはなはだし。タク特法が踏み込めなかったことが露呈したのではないのでしょうか。だからこそ先生がお話しになったタクシー事業法の成立に向けて強力に運動をしていかなければと思います。

松永書記長：

規制緩和でずたずたになったハイタク産業を立て直さなければならないということで、一昨年四月に民主党タクシー政策議員連盟が発足しました。吉田先生は先月の総会まで会長代行として、また、道路運送法改正検討作業チームの座長として、中心的に活動されてきました。今、新たなタクシー事業法を志向して検討が進められていますが、先生の立法化するにあたって基本的な考え方をお聞かせ下さい。また、伊藤委員長はこの事業法にどんな期待をもたれていますか

吉田衆議院議員：

基本的には需給調整をしっかりと、運賃も適正化していこうそのための仕組みを作っていこうということです。ただし、既存業者だけのために作るのではなく、新規業者との競争を取り入れるものではなくてはなりません。公正な競争条件を整えるということです。個人タクシーも法律に明記して、譲渡・譲受はできなくする。ハンドルを握っている人たちが頑張りがいのある産業になるような法律にしたいと思います。

伊藤委員長：

各職場に、若い新しい人が参入してこない。それは生活していける賃金が得られないからです。最近には特に年金併用の定時制乗務員が増えています。それらを是正していくのには景気の問題もさることながら、法律の裏付けを基に適正需給、適正運賃にしていかなければならないと思っています。タクシー事業法はハイタクの将来を左右する法案であるので、なんとしても先生方のご尽力で成立をお願いします。

松永書記長：

タクシー特措法で規制緩和を見直して、さらにタクシー事業法でハイタク産業の再生を図る。そのことが、決して業界の既得権擁護ではなく、利用者にとって安全・安心の確保、そして働いている人にとって魅力のある産業にしてほしいものです。吉田先生、ハイタク産業に対する苦言も含めて注文がありましたら、これからの日本社会で、タクシーに期待するところを語っていただけますか。

吉田衆議院議員：

規制緩和そしてタクシー事業法を考えるにあたって、古い話ですが、バブルの時代に乗車

拒否をされたと多くの人から聞きました。人間というものは一度そのようなことをされたら一生忘れません。規制緩和論者の中にはそういう人たちもいるのではないのでしょうか。乗務員の方は十分に心がけていると思いますが、今でも少し聞きます。負の連鎖で、苦しいからそんなお客さんを乗せたくない、そういうお客さんはたまにしか乗らないから余計に許すことができないとなります。是非、そのような声が出ないようにお願いします。規制緩和によって悲惨な結果になりましたが、ハイタクは公共交通運輸産業の中で人間を輸送する大事な産業です。今日本が高齢者社会になっていることを考えるならばもっとタクシーを活用されることを志向すべきです。そのことによって働いている人が少しでも収入が増すのではないのでしょうか。

松永書記長：

民主党タクシー議連は百六十名を超える国会議員が参加されています。これだけ多くの議員の皆さんがタクシー問題に関心を持っていただいています。伊藤委員長、タクシー業界側の責任も重いと思いますが、労働側として、どんな視点で、何を重視して運動を進めていけますか。

伊藤委員長：

民主党の百六十名を超える先生方がタクシー議連に参集していただいていることを心強く思っています。また、タクシー事業法の成立にご尽力されていることに感謝しております。これから運動を進めていく視点としては第一には賃金・労働条件の改善ですが、先生が言われたように利用者の側にも目を向けていかなければならないと思っています。安全で安心してお送りするには一層の接客態度の向上が必要です。さらに今後の日本の人口構成を考え、介護問題を含め需要の開拓を進めなくてはならないでしょう。

吉田衆議院議員：

できたら議連を二百名ほどにしたいと思っています。民主党は四百名ですから二百名を超えたら大きな勢力になります。法案には全力で取り込んでいきます。

松永書記長：

この一年、震災復興、原発など大きな課題が山積していますが、共に協力し、力を尽くしていきたいと思っています。長時間の対談、ありがとうございました。