

No.205 2013  
2.10

# taxi japan

タクシー専門情報紙 taxi.jp

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

[タクシージャパン]

編集・発行=タクシー日本新聞社  
〒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カ月26,250円 1年52,500円

## 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：KPU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

### 巻頭インタビュー

# 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った。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すらされないまま、お蔵入りしてしまった。

民主党に代わって政権与党に返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、がぜん脚光を浴びることになった。同時に野に下っていた、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)

### 大変らしい思い

——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 私には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ってきたのが、全面に出てきてしまった。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った。でもそこまで熱意を持ってやれる、リード出来る人間がいなかった。

——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 法体系全体を考えると、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とにあります。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なものか。





— 2004年の本紙インタビューでも、その発言しておられます。

渡辺 私の考えは一貫しています。タクシーというのは、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、受け手によつて違ってくる。それを規制緩和で、どう

— 本紙も一貫して、民主党のタクシー事業法案を批判してきました。

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、私はタク議連の事務局長として、大変つらい思いをしていました。

う出来るものではありません。規制緩和すべきところは本来行政にあつたのです。

— それはどういう意味でしょうか。

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、苦情に対しては厳しくやるけど、普段の事業に対しては自由にやらせたい。ただし運賃は別ですよ。他の部分についてはもう少し規制を緩和して、小さな政府を目指すべきだったということですよ。

— 確かに規制緩和を論議した時は、小さな政府ということが頭にありましたが、いつの間にかなくなりましたね。

### 独禁法の適用除外OK

— 自民党の特措法改正案と民主党案の比較について、言及してください。

渡辺 これは、民主法案の中で免許制・更新制にすることによつて、100台あつたものが90台に出来るということが、頭の中の体操で出来るかもしれない。が、現実問題では100台あつたものが90台で免許更新になった時に、その10台の財産権についてどうするのか。当然これは、訴訟の対象になります。協議会で減車をしたいまましようという話になつた時に、強制力は基本的に持ってません。しかし、ある面では営業方法の制限という形で、規制はある程度可能です。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。なるほど。

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ちゃいけない。まさに、日本の景気を良くしているところから、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。

— 自民党の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、今回のタクシーについての法案は、我が党の法案を主体に考えています。特措法の一部改正という形で、持つていきます。そして個々の問題の中で、絶対に受け入れられないのは免許制です。これはまさに、規制緩和と逆行することが明確になるのです。これはやりません。

— 国交省の運輸関係で、免許制をしている部門は一つもありません。

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くことが出来ます。例えば減車措置、彼らは免許制で担保して更新の時に減らそうということでしたが、我々は協議会に第三者機関を入れることによつて、独禁法の排除につなげるわけです。例えば事業者と労働者とか、その関係者だけでやっていたら、独禁法の対象から外すことが出来ません。一般的な公

的機関、例えば市役所とか商工会議所とか、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。

### 議員立法のワケ

— 自民党は政権与党です。特措法改正法案を閣法で出さないのですか。

渡辺 それは出来ません。実は閣法というのは、少なくとも審議会での信任が必要になります。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っていないですが、本音はそういうところです。

— 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、合意を得たい。つまり成案を得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に出来ない、と了解してもらえない。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しよう。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



