

○上西委員 日本維新の会、上西小百合でございます。

本日は、質問の機会をいただき、ありがとうございます。

私の地元大阪では、初乗り六百六十円の通常料金のタクシーと並行して、乗車賃が二割程度安い格安タクシーが随分走っております。そして、その業者さんたちは異口同音に、タクシー特措法さえなければ、人件費や労働環境を劣化させるどころか、よりよい待遇で乗務員を雇い、さらなる低運賃設定や台数増加も可能だと断言されています。

ワンコインタクシーと呼ばれる大阪の格安タクシーは人気があり、そして、新大阪や伊丹空港の車列には並んでいないので、大阪以外の委員の皆様にはなかなか御理解いただけないかもしれませんが、大変に需要が高く、流しのタクシーを拾うときでも、ワンコインタクシーが来るのを待って手を挙げるのが主流のような現状でございます。

私は、その実態を知っているがゆえに、そもそも、郵政改革を初めとして国民に絶大な支持を得た小泉構造改革を評価し、そしてさらなる規制緩和を求める立場です。二〇〇九年十月のタクシー特措法自体に疑問を抱いており、今回、さらに都市部を中心とした特定地域で、二〇〇二年の規制緩和が完全に潰れるにも等しい今回の提出法案がそのまま成立して運用されることには慎重な立場であることを最初に表明して、順次、通告に従って質問をさせていただきます。

今回の改正法案は、規制緩和の度が過ぎて、特定地域でのタクシーの台数が過剰になり、一台当たりの売り上げが減ったという前提で提案をされています。しかし、本当に二〇〇二年の規制緩和に問題があったのでしょうか。タクシー営業をする者は、小泉構造改革の流れの中で、認可制から事前届け出制への変更が行われ、新規参入のハードルが低くなりました。それで、タクシーの数がふえ過ぎ、乗務員の賃金が減少し始め、ワーキングプアの典型例になったというのが国交省の説明でございます。

しかし、長期不況や、とりわけリーマン・ショックという劇的な景気後退は、何もタクシー業界に限ったことではございません。ほかの業界も同じことです。また、地下鉄南北線や大江戸線、あるいは東横線の相互乗り入れなど、交通インフラの整備も乗務員の給与に影響を及ぼしているのです。一概に、規制緩和が要因である、そういったようには言えないように思います。

また、従来から日本の首都東京のタクシーには、英語が通じる乗務員がほとんどおらず、ドルやユーロでの支払いもできず、しかも世界最高水準の高い料金だと世界からやゆされています。多くの国民の熱意が通じて二〇二〇年には東京オリンピックも決まったのに、このようなありさまでいいわけがないと思います。ハイブリッド車の導入、燃料仕入れのロットの見直し、型式変更など、営業努力さえ怠らず、そして薄利多売精神を貫けば十分採算ベースに乗ると思われます。

法案提出者の先生から、なぜ、それでもあえてタクシー業界だけを特別視した規制強化の方向へ進むのか、その理由をお聞かせ願えますでしょうか。