

独占禁止法の呪縛を解く ～神と崇め奉るのは精神の怠慢～

京都大学大学院・藤井聡教授インタビュー

交通政策審議会委員としてタクシー適正化新法成立につながる議論に参加し、現在は京都市タクシー駐停車マナー向上マネジメント会議、神奈川県京浜交通圏地域協議会座長として適正化・活性化に向けた議論の舵を取る京都大学大学院の藤井聡教授(工学研究科)。公共交通としてのタクシー確立に向け、タクシー業界は「脱自動車社会」を提唱すべきだと述べるとともに、需給調整のためには独占禁止法の適用除外が不可欠だとして、「独禁法過剰運用対策」を宣言する。(聞き手:饗場由記)

—京都に限らず、大都市では客待ちタクシーの違法駐停車による交通渋滞が問題になっています。

藤井 タクシーの客待ち車両が都市交通を阻害している問題があるということは、交通政策審議会のタクシーワーキンググループでも繰り返して言われてきて、タクシー業界としても大問題だと思っているということですから、それを何とかしなければならないというのは共通認識のひとつです。

どこに原因があるのかというと、私が申し上げるまでもなく、皆さんお感じの通り、車両の需給バランスの問題があります。需給バランスがきちんとしていれば、客待ち車両もそんなに多くないわけですし、すべてマナーの問題に帰着します。構造としては、需給問題の大きな弊害のひとつの象徴が、各地で起こっている渋滞の問題だと言えます。そもそもそれで、タクシー適正化新法もできたわけですから。交政審以来の議論そのものが、需給バランスを何とかしようということが目的ですからね。その需給バランスを何とかしなければいけないという理由の、いくつかの主要なもののひとつが、この渋滞問題です。

—他産業ではそうした問題は業界内部で解決する、タクシー業界が関係行政、自治体など、他の力を借りなければどうにもならないのは情けないという意見も、業界内にはあります。

業界の自主努力だけでは解決しない

藤井 もともと規制があったわけですからね。自分たちの力ではない。国の規制があって調整していたわけです。規制がない中でタクシー業界だけで台数が削れますか？

—規制されていたのが外れて、ドツと入ってきて、また締めるということで、入ってきた人たちにやめなさいとは言えない。

藤井 だから、規制していなかったら無理でしょう。無理だけれども何とかしようとする、国家権力以外の力を借りるしかない。規制していたというのは国家権力によって調整していたということです。国家権力をなくしたので、調整しようとする、本当は国家権力をもう一度持ち出す必要があるわけですが、国家権力を発動しないという前提であれば、どこかから力を借りてこないは無理ですよ。もっと業界で調整できればいいですけど。

国家権力があつたから、業界外の人が入って来られなかったわけですから、なくなれば

入って来ますよ。その人たちはある意味、国家権力で排除されていたわけですから、業界内だけで解決するのは無理ですね。

要は、国家権力をもう一度持ち出せば良いだけの話なんですよ。ただ、それがなぜ持ち出せないかという、独占禁止法に対するコンプライアンスです。だから私は今、「コンプライアンスが日本を潰す」という本を書こうと思っているんですがね。タクシー業界の例も聴きながら。

独占禁止法があるから、苦肉の策で今の状況になっている。独占禁止法さえなければ問題はもっと解決していますよ。

—今回、地域協議会で事業再構築による減休車に取り組んできたわけですが、京都だけでなく、全体的な効果という点では、どのように評価されていますか。

藤井 一定の効果はあったと思います。何もない無秩序状況、かつての無秩序状況における秩序水準を100とすると、110とか115、120ぐらいに秩序のレベルは上がったんじゃないですか。ただ、十分な水準まで上がったかという、当然そんなことはない。改善はしたと思いますが。

—実感があるかという、どうなのか…。改善したというのは具体的には？

藤井 台数ですよ。減らさなければダメだと、皆さんが少しは思ったということ。実際、どこまで実効性があるか分らないですけど、車両を減らそうとしている協議会が一杯あるわけですからね。全部、自主努力で減らそう、実際に減らしたということまでは行っているわけですよ。

ただ、皆さん「自分が過剰に傷つかない範囲までなら」という前提で減らしているので、効果があるかないかと言えば、ないとも言えるわけです。とはいえ、そこすらやっていたわけですから、そういう意味で秩序は形成される方向に行っていると言えるでしょう。

—しかし、もう一歩進めようとする、今の法律では限度がある。

藤井 そうですね。ただ、独占禁止法の範囲の中、国家権力で調整しないという前提の中でできることのすべてをやったかという、まだそんなところまで行っていないと思います。だからまずは、そこまで行きましょうということです。完全な需給調整をお上に委ねなくてもできる場所はまだまだあるはずですから。一杯ありますよ。その流れのひとつが、今回のマナーマネジメントの話です。できることがあるのか、ないのか。あるならやりましょう、という考え方です。これは需給とは直接関係ありませんがね。

そうでなければ、お上が調整してくれないなら放置する、それもひとつの選択です。血で血を洗う闘いで、秩序のないまま行きましょう。それはちょっとかなわないというので、話し合いから始めましょうというのが、今の状況です。他に方法は思い浮かびません。放置するか、話し合うか。

—独禁法に対するコンプライアンスというのがひとつの流れになっていますからね。

数ある法律の一つに過ぎない独禁法

藤井 バカバカしい話です。しかし、政治が変われば流れは変わりますよ。全ての法に対する完璧なコンプライアンスというのは原理的に不可能ですから。なぜかという、Aという法律は甲ということをやれと言い、Bという法律は乙ということをやれと言うわけです。Aにコンプライアンスするということは、Bの法律に対してコンプライアンスしない

ということですから、すべての法律にコンプライアンスするということは原理的に不可能なんです。したがって、独占禁止法だけにコンプライアンスするというのはナンセンスです。

実際は、そのように日本の政局は動いていないので、取り立てて独占禁止法だけが強大な力を誇っているわけですが、そうじゃない形もあり得るはずですよ。そういう方向に、政治が変われば、変わるんです。今年、来年に変わることは絶対にあり得ないし、4～5年で変わる見込みは少ないかもしれませんが、20年後に変わっている可能性は十分ある。場合によっては7～8年後に大きく変わっている可能性だって十分あります。そこはあきらめないのが重要だと思います。

「独占禁止法があるから、仕方がない」とは言わないでほしい。政治が変われば、こんな下らない状況は変わりますよ。だって、世界中の各都市がやっているように、需給調整を何がしかの形で日本でやるのは当たり前じゃないですか。独占禁止法なんて、数ある法律のうちの一つですからね。もし仮に、独占禁止法が完全で、すべての法律に当てはめるとしたら、ものすごい数の法律を改正しなければなりませんよ。厳密に言えば、独占禁止法の適用外となっていることなんて、一杯あるわけですよ。独占禁止法を神様のごとく崇め奉るのは精神の怠慢ですよ。もっと闘わなければ、そういう議論は当然あると思いますよ。

—現政権は崇め奉っている感じですね。

藤井 今の民主党については言うまでもないですが、一頃の自民党だってそだったわけです。特に構造改革以来、ずっとそうです。橋本内閣、あるいはその前の自社さ政権あたりからずっとそうです。1990年前後から日本はそういう国になったのです。それ以前は、是々非々でした。われわれ機械じゃありませんから、法律が一応あって、その法律を踏まえながら是々非々でやるのが法治国家というものです。日本人はコンピュータプログラムではありません。そこが間違っている。

だいたい、憲法違反だというと、そこで皆、思考停止するわけですが、例えばイギリスなんて憲法がないわけですよ、成文法が。習慣法といって、習慣しかない。だから、イギリスの中心の憲法は、究極的には是々非々なんですよ。

そういうことが日本の世論になっていないので、多くの政治家の先生方も皆さん、間違えているんです。その犠牲者がタクシー業界です。明確な犠牲者です。わけの分らない大学の先生の言いなりになっているようなものです。世の中は独占禁止法だけに沿っていればいいのだというのは。

小学生ってそうじゃないですか、「先生が廊下を走ってはいけないと言っていた」と。ところが大人になると、ちょっと信号無視したり、廊下でちょっと走っても、角ではぶつからないように気をつけるようにできるじゃないですか。それが大人。だからコンプライアンスしないのが大人なんです。コンプライアンスするのは小学生ということですよ。日本中がコンプライアンス、コンプライアンスと言っているような下らない状況は、はっきり言って小学生程度の精神水準になってしまっているということですよ。

—コンプライアンスと言えば黙ってしまうというのは、ある種、思考停止に陥っていると。

藤井 まったくそうです。その風潮の犠牲者なんですよ、タクシー業界は。というのが、私の世界観です。おそらくは業界の皆さんも、そう思われているんじゃないですか。

例えば、被災地復興などでは独禁法の縛りを弱くして非常時に対応するなど、危機があ

ったときには解除するのが当然です。さらに言うと、今でも業種によって除外されているものがある。独禁法に違反していたらダメだなんて言っているのは、総理大臣から学者まで含めて全員思考停止ですよ。

—そうした中での適正化・活性化の問題ですが、2弾、3弾の減車は必要だとお考えですか。

藤井 需給調整はやらないといけないと思いますよ。そのときにチャンネルというか、アプローチの方法がなくなってくるんですね。皆さん、良心があるので、供給過剰が問題だと、この状況を何とかするには供給を削らないといけない、これは皆分っている。では誰が削るかという「自分は削らないで、他の人が削ればいい」けれども、それは通らないということも皆、分っている。

公明正大な談合と行政の果物ナイフ

ここまで思考が及べば、「じゃあ、皆で『せーの』で削ろうか」という話し合い、つまりは談合ということになります。法律で認められた談合を公明正大に行うべし、ということですよ、地域協議会は。業界の長がいるような地域では、「そうしようじゃないか」と言うと、皆が「そうしましょう」と言って、そういう方向に動き出す地区があるわけですよ。暴れん坊が少なければ。ところが、絶対に言うことを聞かない暴れん坊がいる。逆に「皆が減らすならラッキーだ、自分はそのタイミングで増やそう」と言うぐらいの暴れん坊が。良心で減らすところは出てきて、場合によっては10%ぐらいまで削れるわけですが、需給バランスを適正に保つには30~40%減が必要な地域もある中で、(削減が)全然足りない、ここに至るわけですよ、問題は。

そんなときに、次に運輸局さんにできることは「指導」です。点数によって営業停止にもっていったり、行政の持っている刀もあって、使っていくわけですが、バズーガ砲を持たされているわけではなくて、果物ナイフぐらいしか持っていない。それで言うことを聞かなければ、打つ手がなくなる。そこまでは至っていないので、そこまでは頑張ろうという段階でしょうか。

—果物ナイフを出すところまでは行っていますが、そんなものは怖くないという人が…。

藤井 一杯いますね。ただ、怖い人もいるので、運輸局さんには出すものは出してもらえばいい。今、持っているものを全部出そうと。地域協がなければナイフは出し難かったでしょうが、今は出しやすくなった。問題はここからですね…。

—タクシーは適正化新法で公共交通機関と位置づけられたわけですが、社会的にはそう思われていないのが現状で、そのあたりの要因については、どうお考えですか。

藤井 利用者からしてみると、ぜいたく品だからでしょうかね。公共交通というと、ぜいたく品ではないですからね。なぜかという、難しいですね。マナーの問題というわけでは必ずしもないと思いますが、嫌なドライバーがいれば、腹を立てて、タクシーに反感を抱くということもありますね。空間の問題もあって、電車やバスと違って、公共性が感じられないということもあるでしょう。

一般の利用者はそうでしょうが、交通計画の中で、なぜ公共交通として扱われないかという点については、これから変わっていくと思いますよ。

—ひとつの要因として、タクシー業界はこれまで、外部から言われるだけで、あまり主体的に発言・行動してこなかったということがあります。これからは、街の中でこう役立ちます、都市交通の中でこんな貢献ができますということをアピールしていく必要があるのではないかと思うのです

が。

藤井 難しいかもしれませんが、タクシーが公共交通であるという認識が希薄なのは、自動車社会だからだと思います。もし行政が、自動車を完全に閉め出そうと考えたとします。京都駅南口の問題、四条通の計画にも通じますが、行政が自動車を締め出すとすれば、例えば、足の不自由な方や高齢者、ちょっと疲れた方は、きめ細やかな移動サービスがほしいと思うはずだし、行政もそういうサービスを当該地域に提供しなければならないと思うはずです。バスではきめ細やかなサービスはできません。だから、自動車がなくなったときに、公共サービスとしてタクシーを供給しなければならないという発想になるはずで

す。

タクシー業界は「脱自動車社会」の提唱を

ところが現実には、クルマがジャブジャブに入ってきている。はっきり言って、街づくりには邪魔なんです、クルマは。京都駅南口などでも、一番良い場所に駐車場のものすごいスペースを取っているし、四条通もものすごく渋滞している。自動車の利用者は、最もきめ細やかなサービスを自分で生産して自分で買っているようなものです。その仲間に見えるんですね、タクシーという。邪魔者側に見えてしまう。クルマは邪魔、タクシーも邪魔ということになってしまっている。

だから、少々複雑ですが「脱自動車社会」というものをタクシー業界が訴え続けると、タクシーは公共交通であるという認識が高まり、タクシーに対する需要がものすごく高まると思うのですよ。

—「歩くまち・京都」も実は、京都は観光都市だけど道路は貧弱だということがあって、そこから自家用車を排除するというのが、そもそも発想なんです、どう読んでもタクシーが自家用車と同一視されているように思います。

藤井 ありますね、自動車はうっとうしく、実際に渋滞の原因にもなっていますから。言葉は悪いですが、何とかとミソが一緒になっているんですよ。何とかをどけたら、美味しいお味噌だということになる。しかも自動車車両の使い方として、自家用車は回転1ですからね。実車率が極めて低い。タクシーは何回転もするわけで、非常に賢いクルマの使い方になっています。

—そういうアプローチをタクシー業界はすべきだと。

藤井 タクシー業界は「脱自動車社会」を叫び続けるべし。脱自動車社会にタクシー業界は全面的に協力しますと。脱自動車の人々の利便性が下がる、そこをわれわれが埋めるんですとアピールするわけです。

—脱自動車ということで、四条通の話に戻りますが、おそらく京都市はタクシー乗り場を撤廃したいのだと思います。これに対し、タクシー業界の反応はいささか鈍いように思うのですが、都市計画としてみた場合にどうお考えですか。

藤井 タクシー乗り場をなくすというのは、都市計画上、問題ではないと思います。そもそも寺町通や新京極、日曜日の銀座など、まったく車両が入らないじゃないですか。そういうのが理想的なわけです。そういう意味ではタクシーすら入らないというのは、都市計画上、当然「あり」ですよ。一方、トランジットモールというものを考えるなら、タクシーは流入させるべきでしょう。タクシー乗り場も一部あってしかるべきだと思います。ただ、そのときに良質な空間をつくらうとする以上は、だらだらとタクシーが駐車して待つ

いる状況は絶対に避けなければならないので、そこは業界の自主努力と警察のきちんとした取り締まりで、良質な四条通の空間を確保していく、業界と警察、行政をあわせた取り組みが必要でしょうね。これがトランジットモールの場合の私の意見です。

マナーマネジメントの重要性

ところが今の話は、歩道を広げて普通の通りにするというだけですよね。歩道を広げてタクシー乗り場をなくすことの意味が分かりませんね。歩道を広げるのは良い。そこにはお行儀の良いタクシー乗り場があった方が良くと思います。ただ、お行儀良くできる保証はないです、というのであるならば「来るな」と言う解は都市計画上、あり得ると思いますね。おそらく、現状の行政は、そういう発想なのかもしれません。そうすると、業界のマナーの悪さによって、そういう問題を自ら引き込んでしまっているという側面はありますね。ドライバーのマナーがかなり重要な要素になってくるということは言えます。だから、マナーの問題をマネジメントしていくということが、実はこの局面において非常に重要になっています。

基本的にマナーマネジメントというのは、ずっとやるという話なんです。モラルが目に見えて向上しなくても、悪化することを防いでいるという意味もある。そうした取り組みをずっとしている世界と、していない世界、あるいはずっとしている未来と、していない未来では、かなりの差があると思いますよ。例えば、きちんとマナーが守られていれば四条通に停めてもいいということになるかもしれないし、ならないかもしれませんが、タクシーにとって有利に運ぶことが、何もしていなければ10ケースしかないところが、ずっとやっていたら40ケースぐらいになったとか。そんなことじゃないかなと思います。

マナーマネジメント会議での議論は、本来は地域協議会で取り上げるべき内容です。交政審で議論しているときの、私のイメージではそうでした。タクシー社会の自治組織としての協議会をつくり、その中の一つにモラルの問題が出てくれば良いと思っていました。残念ながら、そうはなっていない地域協もあるようですが。私が座長でお手伝いしている神奈川の京浜交通圏ではそうした方向を志向しています。

マネジメントということでは、「もしドラ」ってあったじゃないですか、女子高生がドラッカーの「マネジメント」を読んでという。あれがなぜうまくいったかといと、あの女の子が優秀だからですよ。優秀な女の子がいればドラッカーも読めるし、それを今の状況にも適用できる。あんな女子高生がいればうまくいきますよ、ということなんです。マネジメントという制度を入れれば良くなりますということではない。読んで活用できる人がいなければアウトなんです。

可能性秘めた法定協議会方式

タクシー社会の自治という今の法定協議会方式は、需給調整を国家にやらせるよりもずっときめの細やかな良いタクシー市場をつくり上げることができるんです。極めてリスクは高いですが、成功した場合のリターンは大きい。簡単にはいきませんがね。

本当は、国家が力を持っていて、ちょっと緩めてマネジメント能力のある人材を育てることがベストでしょう。ある程度任せられるとなったら、徐々に国家権力を弱くして行って、自治に委ねていく、これが普通のやり方です。ところが、橋本（龍太郎）→小泉（純一郎）の構造改革路線で準備もなしに一気に自由化してしまった。それでムチャクチャになった。

その絶望的な状況の中でどうしようかと考えているのが、マネジメントの醸成と、独占禁止法と闘うという2つの方法です。だから私は、独占禁止法による過剰な支配を取り扱う「コンプライアンスが日本を潰す」という本を書こうと思っています。私がやろうと思っている重要な言論活動のひとつが「独占禁止法過剰運用対策」です。これをやらないと日本は良くならない。ご縁ができたタクシー業界を何とか改善しようとするれば、ここの闘いをやらなければ勝ち目はありません。

—有り難うございました。(8月2日収録)