

タクシーにかかわる制度問題がしばしば、新聞紙上でとり上げられている。事の経緯をご存じない方にとつては、まひとつ分かりづらい問題かもしれないので、ここでまずその経緯を簡単に紹介しよう。

かつてタクシーは、地域ごとの台数や新規参入を政府が調整していた。しかし、昨今加速している「規制緩和」の流れの中、2002（平成14）年に「自由化」が行われ、政府は調整を行うことを辞めた。その

狙いは、市場メカニズムを機能させ、タクシー事業の効率化とサー

ビス向上を図ろうとするものであった。その結果、当然のようにタクシー台数は増え、地域によっては実に2倍前後にまで急増するところも出た。その一方で過度な競争が起り、一部のタクシー事業者は料金を下げ顧客の獲得に乗り出した。一部では、これこそ自由化の恩恵であり、その恩恵が消費者にもたらされたのだ、という声も上がった。

しかし、実態はそんな理想とはほど

遠いものであった。タクシー台数が増え、料金が低下すれば、当然ながらタクシー一台あたりの売り上げが激減する。さらにバブルの崩壊がそれに追い打ちをかけ、法律で定められた最低賃金を下回るどころか、地域によっては平均年収が200万円を下回るようなケースも出る始末となった。その結果、ドライバーの最低限の収入を確保するために、いくつかの地域では皮肉にも「値上げ」が行われた。一方、個々の

ドライバーは激減した収入を少しでも改善するために労働時間を延ばした。当然、タクシーにおける過剰な長時間労働は安全性の低下をもたらす。事実、タクシーの事故件数は増加の一途をたどっている。一方、急増したタクシーは道路上にあふれた。多くの著名な繁華街では空車タクシーが二重三重に並び、交通機能を麻痺させるに至っている。

公正に、かつ、冷静に考えていただ

きたい。

確かに、「自由化」は一時的にタクシー料金の一部の値下げをもたらした。しかしその陰で、ドライバーの賃金は大幅に落ち込み、タクシー事故は増加し、客待ちタクシーは交通機能を大きく阻害した。そして揚げ句には皮肉にも「料金引き上げ」までもがもたらされた。逆説的にも、タクシー台数を規制していれば、一台あたりの収益は確保され、したがって、値上げの必要性

は生じなかったのである。一体何のための「自由化」だったのか。これでは、自由化というよりはむしろ、「無秩序化」「放埒化」「放縦化」ではないか。

しかし、こうした「無秩序化」「放埒化」「放縦化」は、規制緩和・自由化を行う以前から、専門家であるなら誰しもが分かっていたことだったのだ。むしろ、そういう状況になることが分かっていたからこそ、仮に見直す

タクシーの秩序形成を急げ

べき点があったとしても一定の「規制」が存在していたのだ。昨今では、何やら「自由化」という言葉は善く「規制」という言葉は悪い、という社会的風潮が存在しているようにも思えるが、実態は断じてそうではない。規制が常に悪く自由が常に善いのでは無く、善い規制と悪い規制があり、善い自由と悪い自由があるのだ。

そこである以上、自由化か規制かという不毛な議論を単純に繰り返していても意味はない。悪い規制と悪い自由を廃し、善き規制と善き自由を目指した議論をせねばならないのである。その果てに立ち現れる状況こそ「善き秩序」である。タクシー問題の解消を目指すのなら、私たちはこうした公正かつ冷静な認識を携えねばならないのである。

無論、この議論はすべての「自由化論」にもあてはまる。われわれは「善き自由」が存在しうる可能性を忘れてはならないのと同様に、「善き規制」が存在しうる可能性を決して忘れてはならないのである。