



(社) ぐらしのリサーチセンター 副会長・専務理事
工藤 芳郎氏

<略歴>

1934年 大分県生まれ。中央大学法学部卒業
1959年～1970年 日本国際貿易促進地方議員連盟
1963年 中国国際貿易促進委員会(南漢宸主席)の招聘により北京・上海 日本工業展覧会視察、北京市彭真市長に接見。東京都知事東電太郎のメッセージ(東京ー北京の友好促進)を手交。動物交換を提唱(パンダ訪日の契機となる)。
1966年 北京訪問。周恩来首相ら中国要人と接見 国交回復前訪中4回。
1971年～1988年 全国消費者団体連絡会代表幹事
1989年 (社)ぐらしのリサーチセンター設立に参加 現在に至る。

はじめに

【工藤(司会)】司会を担当します工藤でございます。「タクシー展望」は今回で46号になり、1992年に創刊されたもので、私は最初から微力ながら発刊の趣旨に賛同、協力をしてまいりました。それでは、本日のテーマは昨年12月に国土交通省交通政策審議会で答申されました「タクシー事業を巡る諸問題への対策について」考えてみようということでもあります。

タクシー事業の現状について

【司会】タクシー事業の現状について答申では、5つの点が指摘されています。現状について、まずタクシー事業者を代表して三浦副会長から簡単にポイントだけご説明頂きたいと思えます。

【三浦副会長】私からタクシー事業の状況について簡単にお話しさせていただきます。

交政審(交通政策審議会)の答申では5項目を



(社) 東京乗用旅客自動車協会 副会長
三浦 宏喜氏

<略歴>

全タク連の副会長として交通政策審議会の「魅力あるタクシーサービスの将来ビジョン小委員会」と「タクシーを巡る諸問題の検討小委員会」に事業者側専門委員として参加。毎日タクシー株式会社の代表取締役社長を務める。

挙げて整理されていますが、この順序に従って簡単に申し上げたいと思います。

①「タクシー事業の収益基盤の悪化」ということですが、ご承知のとおり景気の悪化とタクシー需要の減少が相俟って輸送人員は年々減少し、その結果、収入も減少しています。一方で、ここ2、3年、タクシーが使用している燃料費が非常に高騰し、それに比例して諸経費も増加しているというようことで、収益基盤が非常に悪くなっています。東旅協で原価計算対象会社の収支状況をここ2、3年見ていますが、年々悪くなっています。今期はほとんどの事業者が赤字に転落するだろうとみています。

②「運転者の労働条件の悪化」ですが、これは先ほど申し上げたとおり、景気の悪化と需要の減少ということで賃金等がこのところ低下している状況です。また、どうしてもドライバーは収入を上げようと焦りと申しますか、そのようなことから安全の確保やサービスの低下がこのところ非常に大きな問題となっています。一方、私も事業者としては、若年層の参入を奨励しているのですが、長時間労働という観点から若い人が入らずに年齢も高齢化しており、現在、業界での平均年齢が55歳だというのが実態ではないかと思えます。

③「違法・不適切な事業運営の横行」ということですが、これは平成14年2月1日から改正道路

運送法が施行されました。結果、東京だけでも100社以上の新規の参入、増車等がありました。きちんとした事業者では問題のあるドライバーを排除しても、新規参入や増車をした事業者が、問題のあるドライバーを採用してしまうということが起きていて、それが全体的なサービスレベルの低下を起している。結果的に利用者から接客問題や地理の不案内というようなことで苦情も多くなっているというのが現状ではないかと思っています。

④「道路混雑等の交通問題、環境問題、都市問題」ですが、これも規制緩和により、東京だけでもこの7年間で約6,000台の車両が増えています。先ほど申し上げたとおり、需要が減少していくということから、どうしてもお客様がおられる繁華街や駅前に集中してしまい、長時間の客待ちというようなことが起き、道路の混雑や渋滞を間接的に惹起しているという現状もありますし、お客様が少ないということで空車走行が増え、言ってみればCO2問題も惹起しているのではないかと思っています。

⑤「利用者サービスが不十分」だということですが、タクシー業界と利用者の会議等でいろいろご意見、ご注文を頂いています。先ほど申し上げましたが、規制緩和後、不適切なドライバーということで排除した方がまた「タクシー業界」に入ってきて、接客等で問題を起しているということから、利用者からその辺についても厳しい指摘を受けている状況だと判断しています。

また、協会として過去に利用者ニーズに合ったメニューをいろいろな面で提供してきているのですが、以前は協会に99%以上の事業者が入っていたのですが、現在新規で入ってこられた事業者100社のうち半分ぐらいですから、つまり入っていない事業者が50社ぐらいあるということです。協会が利用者からの問題提起等について事業者には是正のお願いをしているのですが、協会に入っていない事業者などがあるので、末端まで解決されていないということが顕著になってきた結果ではないかと思っています。

答申で問題提起された5項目について、事業者として簡単に申し上げました。

【司会】いまご説明に対して藤井先生からご質問なりご意見なりありますか。



東京工業大学 大学院 理工学研究科 教授
藤井 聡氏

<略歴>

1993年 京都大学大学院工学研究科修士課程修了
京都大学工学部助手
1996年 京都大学大学院工学研究科土木システム工学専攻助手
1998年 京都大学博士(工学)取得
1998年 スウェーデン・イェテボリ大学心理学科、認知・動機・社会心理学研究室客員研究員
2000年 京都大学大学院工学研究科土木システム工学専攻助教授
2002年 東京工業大学大学院理工学研究科土木工学専攻助教授
2006年 東京工業大学大学院理工学研究科土木工学専攻教授 現在に至る

【藤井教授】ご説明を頂いた内容は、ワーキング等の中でも繰り返し指摘されています。簡単にご説明頂くだけでも数分かかかるような内容ですから、一般の新聞やニュース番組でもっと取り上げて情報の提供をしてもらいたい。紙面に関しては特集を組んで頂ければ一般紙でもかなりの情報を提供できますし、ニュース番組に関しても1分とかせいぜいその程度のことではないかと思うんですね。したがって、私自身もワーキングの中でいろいろと議論を伺って、より新しいデータを伺ったり、例えば年収が200万以下になっているような地域もあったりというような実情をみると、「これは何とかしなければいかん」というのが人情と言いますか、一般的な判断かと思うのですが、このワーキングが始まって答申を出して法律をつくっている現状においてもなかなか国民の皆さんにこういう状況が十分知らされていないような、そんな気がするんですね。タクシー業界、マスコミは、そのあたりをどういうふうに感じておられるのかと思います。国民に十分伝わっているのか、

あるいはまだまだ不十分なのか、その認識はどのようになっているのかなと思い、まず申し上げました。

【司会】これは実態がこの通りなのですが、国民に周知されているかどうか。那須さん、どうですか。

【那須】こういう説明があまりないですね。以前、私のやっている番組の中で、タクシー業界のことを取り上げて特集を組みました。そうすると、「ああ、なるほどな」とその時は思うのですが、基本的にそういった説明がないので、利用する側の私たちからすると、「最近、空車がいっぱい走っているな」とか、「不愉快な思いをすることが多くなったな」といったような感じ方だと思うんですね。タクシーに乗って目的地に行くというのはとても便利なことだし、ある意味、例えば公共のバスや電車とは違い、自分の行きたいところにドア・ツー・ドアで行ってくれるとか、いろいろな良いことがあって、それよりはお金を高く払うので少しだけでも、便利だということがあるのですが、マイナス面のことのほうがもっと大きく語られる。毎日、経験する中では、「道を言ったのに違うところに連れていかれてしまった」とか、必ず会話でそういったことが出てきます。その背景には、先ほど三浦副会長がおっしゃったようなことがあるということまでは、私たちは思い至らないわけで、「何だか最近サービスが不十分だね」という気持ちのほうが強くなると思うんですよ。

【三浦副会長】いまご指摘頂いた点は、昔からよく言われているんです。「タクシー業界は広報が下手なんじゃないか」とか、「もう少し広報をしたほうがいいんじゃないか」と言われているのですが、協会には広報委員会があり、それぞれの広報対策をやっております。私もこの業界に入った時に広報委員長を4年間やらせて頂いて、協会としてできる広報はしてきたのですが、ただよく言われるのですが、一番問題なのは経営者と利用者が直接会っていない。そこにドライバーが入ってしまうということです。ドライバーも東京だけでも8万人いますから、それぞれ業界の中の事情をよく知らない方が大勢おられるので、どうしても自分の感覚や考えで申し上げてしまうということで、「タクシーってこんなもんだ」という受け取り方をされてしまうという、非常に辛い面があります。その辺については、我々はもっとドライ



ニッポン放送 制作部 アナウンサールーム 副部長
那須 恵理子氏

<略歴>

東京都出身。上智大学文学部国文学科卒業。
ニッポン放送アナウンサー「上柳昌彦のお早うGood Day!」(月～金 朝6:00～8:30)アシスタント
「テレフォン人生相談」(月～金 午前11:00～11:20)などを担当。

バー教育をしていかなければならないと思っているのですが、先ほど申し上げたように、良いドライバーの皆さんだけではなく、どうしても会社にいるいろいろな感情をもって働いている方も中にはいますから、違ったことをいう。1つの顕著な例が、以前、タクシー運賃を値上げするとなった時に、ドライバーが反対するんですね。そこで「なぜで反対するのか」と聞いたところ、「運賃が上がっても自分たちの労働条件の改善にはならない。自分たちはただ苦しい思いをするだけだ」と。現実的には、運賃改定の時には必ず労働条件の改善が大きな要因であります。そういう思いでやってきているのですが、なかなかその辺が理解されないのが、運賃改定の時にドライバーが反対しているのではないかと、何で経営者は値上げするのかわからない話になってしまう。その辺についてはもっと乗務員教育をしなければいけないと思っています。ただ、東京だけでも先ほど申し上げたように、現在370社ぐらいますので、その経営者の方々一人一人が本当に徹底してやってくればもっと違ってくるのではないかと考えております。

【司会】いまのところは実態がこうだということですね。それについては必ずしも一般の国民は知らないのではないかとのご意見が出たと思います。どうやってそれを周知するかということをもた後ほどご論議頂きます。

お話がありましたように、この7年間で約6,000台も増えたと言うことですが、その結果、新聞では客待ちタクシーとか道をふさぐタクシーといったことで出ていますよね。では、なぜそういうことになったのかということが、タクシー事業における諸問題の発生原因と背景になります。三浦副会長のご説明により、タクシー事業をめぐる諸問題は多く、深刻な事態となっていることが明らかになりました。

そこで、答申では4つの点について問題点を挙げているわけです。①タクシーの輸送人員が減った、②輸送力が過剰、③過度な運賃競争、④では構造的要因を挙げているわけですが、この問題について、審議会でご活躍されました藤井先生、どういうふうにご覧になりますか。

タクシー事業における諸問題の発生原因と背景について

【藤井教授】今回の答申の中で重要なパートだと思えます。構造をきちんと理解して、しかる後に対策を考えるということですから、非常に肝になる部分だと思います。その中で、①、②、③、④というのがもちろん原因であるということの間違いないわけですが、その中でより深刻な問題と元々どうしようもないような問題とかが混在しているような感じがするんです。これはタクシーにある程度かかわっていらっしゃる皆さんであれば常識となっている部分だと思うのですが、要するに供給過剰問題というのが問題のすべての本質に横たわっているというところが、この議論を進めるに当たって押さえておくべきところだろうと思うんです。

ただ、供給過剰が問題であるということに関しては、世論との関係において2点ほど難しい問題があり、1つは供給過剰だけではなく、タクシーの構造的な問題として利用者の選択性の低さや運賃体系があるのではないかと。まず、それをきちんと直すのが筋だろうという論理があるわけです。ただ、それはタクシーの事業体系からすると非常に難しい部分が当然ながらあります。そういうのがまず1点です。

もう1点で世論側としては、タクシーの供給過剰が問題になっているのはよくわかったとしても、「供給過剰にしているのは、タクシー事業者

ではないか。これはタクシー事業者の問題であって、タクシー事業者の責任であり、我々国民や政府などは関係ないじゃないか」というふうにも言われかねない部分なんですね。実際、この問題についてあまり考えたことのない人は、ここで思考が必ずとまるわけです。いろいろな学者の先生方もここで大体話をとめられて、「そんなものは業界で勝手にやればいだけじゃないか。政府が何で規制を議論するんだ」となるわけです。

したがって、この問題の記述は正しいのですが、供給過剰と成らざるを得ない構造そのものが原因なのだというふうに我々が議論を展開しなければ、先ほどの経済学を中心とした市場主義を推進しようとする学者の先生方がたくさんいらっしゃいますが、そういう人たちの論理に対抗できないわけです。実はこの部分、私は審議会の第1回でも強調した部分で、まずこの点を押さえて頂きたいと言ったのはその部分なのですが、それは何かというと、タクシーのワーキングで申し上げた点を繰り返させて頂きますが、タクシー業界というものは当然いろいろな構造があるわけですが、その重要な構造の1つが共有地の悲劇問題になっているという部分だということです。ご説明申し上げてよろしいですか。

【司会】共有地の悲劇については、簡単に。

【藤井教授】共有地の悲劇問題とは、実際にイギリスで起こった悲劇なんです。限りある資源がある時に、羊飼いたちが資源をみんなで共有して暮らしていたんですね。資源というのは牧草で、その牧草を食べさせる羊飼いがいて、羊がいて、みんなで伝統的にずっとそこで羊飼いを生業にして暮らしていたんです。ところが、産業革命が起こり、一気にいろいろと合理化という風潮、経済主義が勃興してきた。それまでは規制というか、陰のモラルみたいなものがあって、「羊は増やさない。それが代々引き継いできた羊飼いたちの掟なんだ」という感じがあったのですが、産業革命で経済主義が出てくるとお金を儲けようとする羊飼いたちが増えてきた。真面目な羊飼いたちが8割、9割いるわけですが、その人たちは羊を全然増やさない。ところが、極一部の羊飼いたちが羊を増やせばお金が儲かるということに気付いてしまったので、どんどん増やしていったわけです。1匹増やせば1匹ずつ儲かる。そうすると、羊の数も2倍になっていった。ところが、牧草の数は

一定なので、1匹当たりの食べられる牧草が減っていき、羊1匹あたりの生産性がどんどん下がっていくという問題が起きたわけです。最終的には、お金を儲けようとする人だけでいっぱいになるというものです。そして最後に牧草が全部なくなり、羊飼いたちがみんな生きる術をなくしたという悲劇で、実際に起こった問題です。

これがタクシーの問題の構造の重要な基軸になっているのではないかと思います。すなわち限りあるタクシー需要、これは経済学的に言うと、「価格の弾力性などがあり、安くしたりサービスを上げれば需要は増えるんだ」とおっしゃるのですが、実際はほとんど増えないという実態があります。そうだとすると、限りあるタクシー需要があって、それをタクシー事業者さんとドライバーで分け合っているという構造が実際の問題であって、そこで事業者が利益を追求しようとする限り規制をなくせば必然的に羊の数が増えてくるようにタクシー台数が増えていく。そうすると、先ほどご説明のあったようないろいろな問題が起こらざるを得ないというところをきちんと認識する必要があります。

【司会】要するに答申で出された4項目がありますが、必ずしも並列的に見るべきではなくて、やはりプライオリティーをつけて見ると、過剰な輸送力の増加という背景があるのではないかと、ここが非常に重要だと思います。大変重要な指摘だと思います。共有地の悲劇というのは、はっきり言えば、市場全体の牌が増えない部分で競争させることで共有地の悲劇が起きる。こういうことですよ。

【藤井教授】そうですね。

【三浦副会長】僕も、藤井先生が交政審で共有地の悲劇のお話をして頂いて、本当に的確なお話だなと思いました。言ってみればタクシーというのは、以前は台数を増やしてドライバーがいれば、それなりの収入があった。結果的に収入のうち全部がドライバーの収入のわけではないですから、残り分がどうしても出てくるということで、会社に残るといふ考え方が非常に強かったのですが、今みたいに需要がどんどん落ち込んでいるところへ車を増やしていけば、1台当たりの収入はどんどん落ちてしまう。それを事業者も理解しないと、共有地の悲劇が繰り返されるということで、業界としても初めてなのですが、9月から業界自身も血を流すということが大事だという意味で、自主減車をやりましょうということで、いま1,000台までいっていないのですが、それでも協会に入っておられる6割ぐらいの会社さんが賛同して、それなりに対応して頂いています。ただ、これ以上進めるということになると、公取委の問題などで、我々としてはある程度法律の担保の上でやっていかないと、現実的に需給のバランスがとれないというのが現状だということです。

【司会】利用者サイドから見てタクシーは間違いなく増えたわけですが、増えたことによって利用者として那須さん、何かメリットがありましたか。

【那須】問題は、例えば先ほどの羊飼いの話で言えば、羊がいっぱいになって安くなれば良いのですが、ただ、痩せてマズイ羊は嫌なわけじゃないですか。どうせならおいしい、良いものを食べた

と思うわけですよ。同じように、車が増えて、例えばバブルの時はそれこそ車が拾えないといった時がありました。それに比べたら車がたくさんあって、いつでもどこでも乗れるというのはとても便利なことなのですが、これはお金と同じで、使いたい分だけあればいいので、使い切れないほどお金があっても、ということです。それでも欲しいという人は世の中にいるのかもしれませんが、私は自分が使う分があれば十分だと思うので、「自分が乗りたいな、使いたいな」と思う時に身近にタクシーがいて、そして乗れるというのはとても便利なことです。でも、それ以上は要りません。1人でタクシーに2台は乗れませんからね、と思うんです。ただ、そこはおっしゃるようなことも難しいことなんだと思いますね。

【司会】要するに、この答申の指摘のように過剰になったということ。これは役所も認めています。その背景は、藤井先生が言われましたが、規制緩和があったわけですね。規制緩和が行き過ぎるとどうなるのか、これは有名なノーベル経済学賞をもらったサムエルソンが言っているのですが、「規制緩和をやり過ぎた資本主義は壊れやすい花のようなものだ」というような指摘をされています。良い規制緩和と悪い規制緩和があるのですが、タクシー業界は悪い規制緩和ではなかったのか。サムエルソンがタクシー業界について言ったのではないのですが、悪い規制緩和に悪乗りさせられたという分野があるということ最近では指摘されていますね。答申ではないのですが、背景という部分をここで入れないと、バックグラウンドを入れないと、論議にはならないんです。そういうふうには私は思っていますね。

【藤井教授】1つ付け加えると、規制なるものが全て不合理であって、合理的なのは自由化をすることであるという、えもいえぬ風潮がある一方で、実際は最初に副会長からご説明があったような問題が生じるような市場なので、そういう規制があった、というのが実際の歴史的な背景なわけです。我々が歴史にリスペクトをはらうとするならば、規制が全て悪と決める前に、そこになぜ規制があったのかということを中心に考えるべきです。良き規制、悪しき規制があるのは当然ですが、なぜそこに規制があったのかということを考えれば、自ずと規制緩和をすることが善であるというふうにはならなかったんだろうと思います。

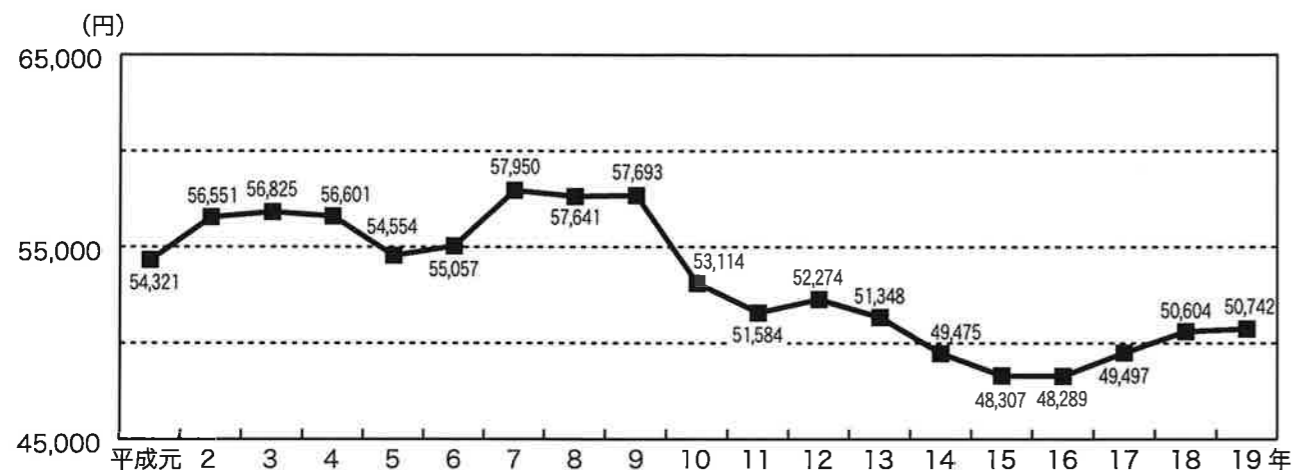
したがって、まともな議論がここ数十年なされていなかったというのが本当の背景だと思いますね。

【司会】約20年間、この流れがずっと続きましたからね。だから、規制緩和、自由化という言葉が出てきたり、非常にロマンティックな言葉なんです。それに引きずられて自由化がなぜ悪いのかというような抽象的な表現ですが、そういう流れがずっとありましたよね。

【三浦副会長】タクシーについても古くいえば46答申で、当時、運輸政策審議会から「自由化すべきだ」という答申が出ましたが、その後すぐオイルショックがあって、結果的に自由化論は消えたりしました。その後、56答申で、10年に1回ずつやっていたのですが、その度に出てきたのですが、結果的にバブル前、例の規制緩和の大きな流れの中にタクシーだけではなかったのですが、トラックなどは平成2年に大幅に規制緩和され、それから航空、鉄道もみんな規制緩和されました。ただ、航空や鉄道を規制緩和したって、滑走路や線路が必要といったところは限度があるのでそんなに入っていないですよ。タクシーはそんなに初期投資がかからないということで、参入しやすかった。当時、タクシーをはじめる場合、60両以上の車両は確保し、土地を保有する義務とか、増車についても認可ということでやっていたのです。それが規制緩和の結果、10両まで引き下げられたり、増車も事前届け出でいいということで、車庫さえあれば何台でも認めるといふような形になってしまいました。その結果、今日にあります。先ほども藤井先生が言われましたが、歴史が繰り返しているんですよ。結果的にタクシー事業をみると、30年代、40年代と、繰り返し同じようなことをやってきて、必ず弊害が出ます。そういうのがタクシーの特性で、市場原理だけでは物事は進まないということです。

そのいい例が「タクシー事業の将来ビジョン検討委員会」というのがあったのですが、これは山内先生(一橋大学大学院商学研究科長・商学部長)が座長を務められたのですが、その時に「市場の失敗」という表現が入り、結果的に我々が主張していたことがそういう形になっているのではないかと。我々としては経験上、タクシーというのは規制を外して自由化すれば、まず安全の問題だとか、サービスの問題が著しく低下する。結果的に労働者の賃金も落ちてくるでしょう。経営的

◆ 運送収入(円)(1日1車当り)



にもいろんな面で疲弊してきて、コンプライアンスの問題が非常に浮上してくるんじゃないですかと申し上げたんですが、あのときの流れでこういう形になっているということです。

【司会】 この問題は、次の3番目の構造的要因への対応に極めて関連しているもので、一緒に論じてもいいのですが、構造的要因というのは答申で幾つかまとめてあります。果たしてこれは構造的なのか。タクシー事業固有のという意味ならわからないこともないですが、いま、皆さん方がおっしゃったようなことがむしろ構造的要因だと言えます。したがって、答申に沿って言うとするならば、いまご論議を頂いたことが構造的要因であって、これを各論的にタクシー事業に当てはめてみるとこうだというような意味で受けとめたほうが良いのかなと思います。極めて各論的なんですね。選択可能性の向上とか、歩合制賃金のあり方とか、構造的な問題なのか。タクシーの固有の問題点ではあると思います。議論をしても、よく一般の人にわからない答申ですから、タクシー事業者に対して言っているのかなと思います。

【三浦副会長】 選択ができないから構造的要因とは思わないんですけどね。

【司会】 タクシー固有の特性ではないのですか。

【三浦副会長】 特性だろうと思うんですよね。

【藤井教授】 常識的に考えると特性のはずなのに、これがなぜ仰々しく構造的要因と書いてあるかというところに理由が明確にあると思うんですね。これは皆さん、十分お気づきのところだと思うのですが、タクシー市場を自由化してうまくいかせるためには、この2点が問題になっているわけです。タクシーという血肉の通った人間が経営をし、ドライバーがあり、利用者の方が社会の中で営んでいるという実際のものはさておいて、紙の上に書いた経済理論にその実態が合っていない部分を無理やりはめ込むためには、この2点を何とか解消しなければいけない。したがって、経済理論からみると、この2点が非常に厄介な構造的要因に見えるということだと思うんですね。

【司会】 おっしゃるとおりですね。私も審議会に出していませんけど、大体は想像はつきます。こういうことを書いた人のバックには、まだ何とか規制緩和の方向でいこうという流れがあるんじゃないですかね。

【藤井教授】 いまから申し上げるのはあくまでも

一国民としての答申をみた推察であって、審議会メンバーの発言というわけでは必ずしもないのですが、この答申を拝読した雰囲気ですと、これを書かれた方は、何とか皆さんが議論されているような真っ当なタクシー業界のあり方というものを達成するための法律を制定しようという意図をおもちなんだと思うんですね。しかしながら、これを新聞やマスコミとか世論の中にぽっと出すと、すぐ吹き流されてしまい、「何だ、この非合理的な答申は」となってしまうと、せっかくの議論がすべてゼロになってしまうかもしれない。したがって、その議論をできるだけ現状にうまくソフトランディングさせるために、ここの部分は書かざるを得なかったのではないのでしょうか。これが構造的要因で、タクシー業界をいきなり昔のように戻すのではなくて、より改善していくために、市場主義の考え方も十分理解して、この点については一生懸命努力をして改善していこうと思っているというようにみせないと、すべてがゼロに帰して意味がないという苦肉の策であったのではないのでしょうか。

【三浦副会長】 現実的に7月3日の国土交通省の自動車交通局の考え方というものを示した時、マスコミから「規制強化じゃないか」と。その後すぐ7.11通達というのをだし、供給過剰地域になっているところは、特定特別監視地域ということで指定しましたが、それについても「局長通達でいいのかわからない」という反論を頂いたり、規制会議から反対の意見が非常に強くあったということで、行政としては先ほど藤井先生が言われたように、交政審の委員会を設けて議論してきたものが水泡に帰すことがないように、歩合制の問題だとか、選択できないというようなことが、委員会の中でも意見としてあったわけです。タクシーというのは選択できないから困ると。それから、「歩合制だから結果的に事業者は車をどんどん増やしていくんじゃないか。歩合制というのは問題じゃないか」ということで提起されたので、問題点として入れたのではないかと思います。

【司会】 根源的要素と書いてあるんですね。

【藤井教授】 先ほどこれを書かれた方の弁護を申し上げましたが、根源的とまでいう必要はないだろうと強く思いますね。

【司会】 これはどういうことなのかと思いますね。

【藤井教授】 そうですね、思いますね。やはり市

場原理主義を信じる風潮が書かれたほうにもあるのかもしれないですね。

【司会】 私もひいき目でみた場合に調整型と。最近読んだ本の中で、レグラシオンのことを書いたフランスの学者がいろんな資本主義があると、その中で、調整型という方向が第3の道ということととられているけど、役所の人が書けばこんなことになるのかなと思いました。

司会者の独善でいえば、タクシーの特性があるという程度に受けとめることは差し支えないと思います。その場合に、先ほどもお話が出たから繰り返になるかもしれませんが、選択可能性の向上をするためにITの活用とか、ランク制度の充実、乗り場の整備、情報提供の充実云々とあります。ランク制度の充実というのは、まだ格差をつけようとするわけですね。この辺は三浦副会長、ITの活用というのは実際どうということをするんですか。無線などといったことを活用するということになるのですか。

【三浦副会長】 そういうことですね。無線をデジタル化して、配車回数が非常に上がりました。昔は配車時間がかかったのですが、デジタル化になってから非常に配車時間が短くなり、配車回数は増えています。ランク制度についてもいろいろ議論があるのですが、平成13年に東京では東京タクシーセンターの中にランク制度評価委員会というのが設置されました。

【司会】 AとかBとか車体に貼ってあるステッカーがですね。

【三浦副会長】 そうです。安全、苦情、街頭指導等で一定の基準を確保した事業者をAA、それからA、B、Cということで分けています。ただ、ステッカーは左のリアのフロントのところに張ってありますが、これがなかなか認知されていないという状況です。

【那須】 今朝、私の乗ったタクシーがAと書いてあったのですが、時々そういう車に乗るのですが、それが何なのかわからないんですね。Aというのと、Aが2つになっているのがあるのはわかります。2つのほうが良いのかなぐらいのことは思うのですが、ステッカーの付いていない車のほうが多いじゃないですか。ふと見回した時に、付いていない車はとても多くて、Aをどうやってもらえたのかといったことが、全くわからない。

【三浦副会長】 仕組みがなかなか周知されていな

いというのが実態です。東京タクシーセンターももっと積極的に広報をしていかなければいけないだろうと思いますが…。

【那須】 すべてのタクシーがランク付けされているかという、そうでもない。

【司会】 つまり、利用者が選択しやすいようにするために付けたわけですね。

【三浦副会長】 選択手段の1つとしてランク制度というのがあります。

【司会】 利用者が選択するわけだけど、乗ってみないとわからないですよ。

【三浦副会長】 ただ、タクシーを利用する方というのは、急いでいるから利用するんですよね。そうすると、選んで利用されるというのはほとんどないんです。アンケートなんかをとっても、なかなか選んで乗るといえるのは少ない。それこそチケットなどをもっていけば、そのチケットを使える車に乗りますが、それ以外は来た車に乗ってしまう。ですから、東京で安い運賃の事業者もありましたが、結果的にそういうものを選んで利用者が乗ってくれないから、運賃が安ければ、同じ走行キロでどうしても収入が落ちてしまうということで、経営的に厳しくなるということで、東京みたいなところはあまり運賃競争は出ていない。

【那須】 お話がそれてしまうかもしれませんが、急ぐ時にタクシーを利用とおっしゃいましたが、それだけではなくて、例えば私自身、母を病院に連れていく時に車に乗って、車いすですから、タクシーに来て頂いてということがあります。そういう時に、すごく親切な運転手さんと、座ったまま「どうぞ」というような方といらっしゃるわけです。そういった場合、一緒に乗せてくださる運転手さんのほうが良いじゃないですか。そういうことで選べるならば、急ぐということだけではないような気がしますね。東京だと車に乗らなくても移動できる場所はとても多いので、早いということだけではなくて、そういう面のタクシーはとても重要ではないかという気がするの、そういう時には選べれば良いなと思います。

【司会】 車両にAとか貼ってあっても、運転手さんは関係ないんですよね。

【三浦副会長】 会社に対する評価ですから。ドライバーに対する評価は、写真つきの乗務員証というのが車内の左のフロントについています。乗務員証の上に10年表彰だとか20年表彰と書いてあり