

「調和ある秩序」形成

国交省の交通政策審議会のワーキングも答申を出し、それに基いた法案も出された現在、一般マ

スコシ等で「タクシー問題」が取り上げられる頻度はある程度落ち着いたようである。ここに言うタクシー問題とは、政府がタクシー台数調整をやめたことにより、端を発するタクシー台数の無秩序な増進と、それに伴うドライバーの給与水準の大幅低下や安全性の低下などを指す。そしてこの度出された法律は、この問題を緩和、解消することを旨とし、多様な側面に配慮しつつタクシー台数を調整する仕組みを「社会的」に導入することを旨としたものと位置づけることができる。

しかし、全ての法がそうであるように、その意義は一重にその運用の是非にかかっている。それ故、まさにこれからその「法の精神」を十二分に踏まえた諸活動を力強く展開していくべき「正念場」なのである。

さて、このたびの法律の「法の

精神」とは何かと言え、それはすなわち「過度な自由競争と過度な抑圧的規制の双方を避けつつ「調和ある秩序」の形成を目指す」と言い得るものである。

しかし現代社会には、この「調和ある秩序」の形成を阻む巨大な障害が存在することを我々は冷静に理解しておかなければならぬ



藤井 聡
京大 大学院 教授

それは「自由化のみを是とし、

全ての規制を悪しきものと見なす社会的風潮」である。この風潮を「自由化の風潮」と呼ぶのなら、これが調和ある秩序にとって重大な障害となるのは「全ての規制を悪しきものと見なす」からである。理性的に考えれば、秩序形成のた

めには場合によっては適正な自由が必要であると同時に、場合によっては適正な規制もまた必要であることは、誰もが容易に理解し得ることだろう。しかし、現代日本の自由化の風潮は、最低限求められる規制すらも拒絶してしまうのである。

こうした自由化の風潮には、実に強力な後ろ盾が少なくとも3つ

ることに引用し、こぞって自由化を是とする論調を張り続けた。そして日本国政府は、マスコミ世論に押される形で、あらゆる局面で様々な自由化、民営化を進め、かつ「独占禁止法」をあらゆる局面に適用し、様々な社会的、公共的活動を縮小させ続けてきた。

こう考えれば、タクシー問題における調和ある秩序の形成は絶望

ものであるという点を忘れてはならない。そして学術界からも市場絶対主義以外の理論が社会に紹介されるのが徐々に増え、一般マスコシの論調も単に自由化すればいいという単純なものから変わり始めていく。つまり、確かに時代は理性的な方向へと少しずつ動き始めているのである。

そしてその時代の変わり目の

「タクシー問題」を大局的に理解せよ

存在している。学術界、一般マスコシ、そして日本国政府である。

学術界には、社会を単なる生産者と消費者からなる市場と見なしかつ市場は自由でなければならぬという彼らの絶対的信念を声高に主張する特定の経済学派があり、これが自由化の理論的バックボーンとなっている。大手マスコシ各社は、こうした理論をことあ

的に難しいのだと言わざるを得ないことが分かる。学術界やマスコシだけならいざ知らず、政府の基

本方針そのものが自由化を是としている以上、最低限の規制を導入することすら難しいのである。

流れ変え得る潜在力

しかし、そもそも今回のタクシ

の諸活動を推進していくことが、今、強く求められているのである。

それは好むと好まざるに関わらず、タク



ける秩序を回復するのみならず、日本の時代の流れを変え得る巨大な潜在力を秘めているのである。

「ど真ん中」に位置するものこそ、タクシー問題なのである。すなわ

彰若手科学者賞、「村上春樹に見る近代日本のクロニクル」で年表現者奨励賞、「モヒリティ・マネジメント入門」で交通図書賞等。著書は「社会的シレンマの処方箋」「土木計画学」「土木と景観」(共著)「社会心理学の新しいかたち」(共著)等。