

交通政策審議会WG

交通政策審議会の「タクシー事業を巡る諸問題に関する検討ワーキンググループ」に、傍聴者として参加している。先日の十三日には第十二回のWGが開かれ、最終答申に向けてこの間の議論が整理された。今まで政府の政策を審議、決定していく現場に立ち会ったことがないので、こうしたプロセス自体が新鮮ではあった。



しかしWGは議論というより、夫々の立場の意見や感想が表明されるだけで、それを巡ってさらに意見を深めるといふようには展開

されていかない、あるいは行き難いものだと感じた。二時間という時間の制約と多人数の委員の発言の中では、おのずと白熱した議論は難しいのかも知れない。

さりとてこうした審議会が無意味だと思わないし、多分事務局（国土交通省）の事前の準備によって様々な関係者の立場や意見（もちろん国土交通省そのものの利害も含めて）を集約し、バランスをとりながらそれなりの結論を出すのだろう。

元々、地方のタクシー会社の乗務員で、その後、小さなソフトハウスを仲間と始めた筆者が、霞ヶ関の国土交通省の本省に出入りし、政策決定の一プロセスを垣間見れるようになったのは、気後れする面もあるが、一方では自分の視野を広げてくれた。一般紙や業界紙だけで知る言わば雲の上の世界が、自分の思考の対象の中に捉えられるようになってきた気がする。

タクシー会社の日々の仕事の中で起きていることが、現場・現実だし、それを抜きにタクシーを語ってはな

清野吉光氏のコラム

団塊 耕 志 録 第2回

清野 吉光(きよの よしみつ)略歴

1950年 長野県四賀村生まれ、1968年上智大学外国学部ロシア語科入学、1971年 中退。その後印刷関係など様々な職業に従事。1976年清水市の日の丸交通入社。1980年静岡市内の事務機器センターに入社。1982年システムオリジンを仲間と創業、専務取締役。1992年代表取締役社長就任。2007年タクシーアシスト代表取締役社長に新任。現在に至る。



ユビキタス社会がタクシー業界を革新!

らないと思うが、ある意味でこの審議会の実際も実は現場・現実だと思う。

タクシー産業を革新しようと思うときには、タクシー行政を決定していくプロセスへの関わりも必ず必要になる。傍聴者では関わりも何も無いが、まずは現実をこの目で見ることからスタートしたい。

素晴らしい資料

ワーキンググループを傍聴するには、特に資格は要らないようだ。事前に事務局に予約すれば誰でもできる。他の審議会はよくは知らないが、このWGでは関心が高いのか、傍聴人の定員オーバーで予約が取れない時がある。筆者も予約するのが遅れて、傍聴できなかった事が一度ある。傍聴者は業界紙、一般紙のマスコミ、タクシーの経営、労働の業界団体関係者、それに日本の名だたるシンクタンクが来ている。傍聴者には受付で名刺と交換に資料が配られる。審議委員に配られる資料はカラー刷りだが、傍

聴者はモノクロ……。クールビズ時の温度設定も徹底して汗が出る。さすがは本省、こういう経費削減は徹底している。資料は非常に充実していて、図やグラフも多用されており、タクシー問題の概況を理解するのに非常に役に立つ。惜しむらくはモノクロの印刷物という事だが、これも国土交通省のホームページにアクセスし、PDFファイルダウンロードすれば、カラーの資料が手に入る。

時計が逆周り?

今回のWGはそもそも昨年の東京の運賃値上げに際し、物価閣僚会議から物言いがつき、タクシーの構造問題や総括原価方式の運賃決定制度、歩合制などについての検討を諮問したものであった。

しかし、当初の地方のタクシー業界のヒアリングをする中で、現在のタクシー業界が「疲弊し」特に乗務員の収入、生活が危機的であり、また環境・渋滞・事故などの問題を引き起こしている。その主たる原因が

供給過剰にあり、また行き過ぎた運賃競争にもあるという事になった。そして業界労使は蛇口を止めるだけではなく、行政からの「減車指導」を期待している。こうしたWGの論調は規制緩和を主導してきた「規制改革会議」の反発をかっており、先日も公開の論争が行われた。

思うに今回のWGは確かに諮問の経緯はあるにせよ、「規制緩和」により現実に起きてくる弊害への対処策を検討する（山内教授）というのが力学的な位置づけだと思ふ。前回の「タクシーの将来ビジョンを検討する小委員会」とは主たる目的が違うのではないかと思ふ。ビジョン小委員会で提唱された「生活総合移動産業への転換」というキーワードは今回のWGでは一言も出てこず、もっぱら結果としての供給過剰、運賃問題、悪質事業者に焦点があたり、それへの対処策が問題になった。

もともと本田自動車交通局長は十月二十六日の全タク連での特別講演でも、そ

して第十二回のWGでも、一貫してタクシーが公共交通と位置づける以上、まず利用者のニーズにどう応えるか、そして需要をどう創出していくかを第一に考えるべきだと断言している。

思うにある意味では二律背反する課題を、高いレベルで解決することが今問われている。どちらかではなく「止揚」を目指すということである。そして「止揚」の梃子は「ユビキタス」社会にあると思ふ。

WGに欠けているメンバー

二〇〇一年よりeージャパン、二〇〇五年よりeージャパンと総称される日本のIT国家目標がある。つまり日本社会の発展の鍵は、日本社会のユビキタス化にあると言われている。インターネット、また携帯電話のインターネット化によって社会のスタイルは随分変わった。ユビキタス化はそれをさらにおしすすめ、位置と物と情報を結びつけ、社会の活性化を図ろうとするものである。

「移動産業」のひとつであるタクシーがこうした視野の中でその「戦域（ビジネス領域）」を拡大し、地域の移動に関わる新しい高付加価値産業として生まれ変わるためには、この「ユビキタス化」と深く結びつかずして不可能である。

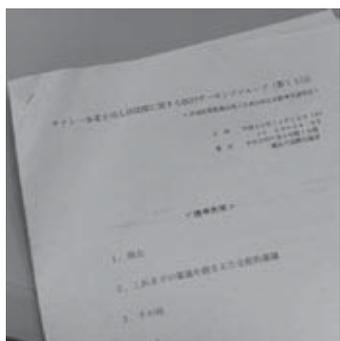
またタクシーはこのユビキタス社会に馴染みやすい業界でもある。全国の二十七万台すべてに車載コンピュータと無線ブロードバンドの通信を搭載、渋滞情報や降雨情報のみならず様々な現場情報のタイムリーな情報発信源に成り、それをサービス化、収益化する。

なによりも現在の供給過剰を解消するための増減車メカニズムを、公平で透明性を持つて作りあげるインフラと成り得る。タクシーの市場の失敗の根拠とされる「選べない」、したがってよい意味での淘汰が進まないという問題も、まずは乗務員のランキング制をこのインフラの下で確立し（乗務員の走行状況をリアルタイムで把握し、さらに乗客

からの評価も即座に集計）、良い乗務員へのインセンティブと悪い乗務員への指導、退出の仕組みができる。

乗客は携帯端末たる携帯電話から、自分の欲しいサービスを提供する一番近い乗務員を即座に選ぶ事ができる。こうしたインフラがあれば、あとは仕組み（組織）とソフト次第でいかようにもマッチングの仕方を工夫できるのである。

ユビキタス社会はタクシーを革新する。タクシー問題懇談会が本年の第四回「タクシーの近未来を考えるシンポジウム」でユビキタスの第一人者であり、また名付け親である東大の坂村健教授をお迎えし、「制度イノベーション」がタクシーを変える」という講演を行って頂いた所以である。



業務用アルコール濃度測定器 ALCmini

「吹き込む」・「測定する」・「記録する」。
ALC-miniで始めるカンタン3ステップの飲酒点検。
新発売!!

製品貸し出し
キャンペーン

コンパクトボディでプリンタ機能搭載！
3ステップの簡便性と高い測定精度を実現！！
スピーディに高精度の飲酒点検が行え、
信頼性の高いアルコール測定記録を残すことができます。

<お申し込み・お問い合わせ>

株式会社システムオリジン

TEL:0543-61-0210

本社 〒424-0809 静岡市清水区天神1-3-12
拠点/北海道・東北・関東・甲信越・東海
名古屋・関西・中国・九州

<製造元>

東海電子株式会社
<http://www.tokai-denshi.co.jp>