

## 減車は必要

十月一日より施行された所謂タクシー特措法は、その正式法律名が、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」と言う。業界の主要な関心は、規制緩和以降の増車による供給過剰と運賃の問題だと思ふ。確かに資料によれば東京の法人タクシーの輸送人員は、規制緩和以前の平成十三年度と比べ平成二十年度では一割減少し、

一方タクシーの事業者数は三十九%増加し、車両数は十九%増加している。結果法人タクシー一両当たりの走行キロは二八六・四KMから二五七・〇KMへ、実車率は四四・三%から四一・〇%へ、実働率は八五・六%から七八・六%へ、さらに一日一車当たりの運送収入も税込みで五万一千三百四十八円から四万六千三百三十八円へと約一割減少し、特にあのリーマンショック以降の景気後退の影響を受け、この平成二十一年九月の実績では実車率三七・〇

%、実働率八三・二%、一日一車当たりの運送収入は三万七千四百七十二円となり、二十五か月連続で前年比割れとなつてゐる。

確かに明らかに供給過剰であり、先の東京の特定地域協議会で発表された関東運輸局の適正車両数は、実働率を低めの八〇%と想定しても二六五〇〇両となり、現状より七四〇〇両ほど多い事になる。

ため息がでるような数字ではあるが、現在の供給過剰が乗務員さんや事業者、また交通渋滞や交通事故の増加など社会的にも問題が出ている以上、この減車が実現できるスキームを大変でも確立しなくてはならないのだと思ふ。逆に仮に需要が増え、増車が必要になつた時にも通用するような合理的で透明性を持った仕組みづくりが必要なのだと思う。今回の地域協議会での協議が、果たしてそこまですみ切れるのかよくわからないが、特措法として暫定的な「適正化」だけで終わってしまうと、タクシー産業の未来は切り開かれな

## 清野吉光氏のコラム

### 団塊 耕志 録 第14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、松本深志高校卒業。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。2000年株タクシーサイト創立、現取締役会長。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。

## 適正化と活性化

いのではないかと思ふ。

### 需要の質が変わる

特措法では「適正化」のみならず「活性化」という言葉が使われている。そもそもタクシー業の苦境は、需要そのものが長期的に低落して来ている事が主因だと思ふ。昭和四十五年をピークとして全国で年間五〇億人近い利用があったのに、現在では二〇億人を切ると聞く。確かに地下鉄やマイカーなどの普及でタクシー利用者が減る社会的要因があると思ふが、しかし社会が成熟するにつれ、逆に移動へのニーズは多様な形で高まつて行くのではないのだろうか。

先日セミナーで一緒に千葉のあるタクシー経営者は乗務員さんに「今までの拾いや駅待ちの仕事はもうあると思ふな、高齢者や移動困難者の大変で手間のかかる仕事をひとつひとつ積み重ねるしかない。そのために自分達の意識と仕組みを変えて行く」と説いているとの事。確かに以前のコラムで紹介した福岡の大稲自動車さんでやっている「プレマタクシー」



のサービスのように、ニッチではあるがお客様の望んでいるサービスをメニュー化し、乗務員さんの意識を変えてもらい、小さな需要の開拓を積み重ねる地道な努力が問われているのかも知れない。

またこうした活性化への努力は、むしろ地方で先行し、様々な試行錯誤が行われていて、大都市東京では福祉観光面での一部の事例を除き、あまり活発ではないような気がする。ある意味、東京では流し需要が圧倒的なボリュームにあり、そうした努力を必要としない市場であったからかも知れない。しかし、先にあげた東京の数字を



大稲自動車のプレママタクシー

見ても分かるように、減車だけでは追いつかないような流し需要の減退が進んでおり、いよいよ東京でも大変で、面倒くさくはあるが地道な利用者ニーズの掘り起こしと、それへのサービスの提供が本当に必要なようになってきているのではないかと思う。

「タクシーは

まだまだヤレレ！」

最近、「タクシーはまだまだやれる！」という演題の講演資料を手に入れた。東旅協の経営委員長の日立自動車交通株式会社、佐藤社長が十一月三日の三多摩の若手経営者向けへの講演に使われたものである。この講演レジュメを読ませて頂いて、

新鮮な驚きと感動を覚えた。地方のタクシー事業者から「タクシー事業の活性化」について前向きなメッセージをお聞きする事はあるが、東京の経営者の方からこうした観点での体系的、理論的、かつ挑戦的なメッセージを聞くのは初めてのような気がする（私の勉強不足かも知れませんが…）。

佐藤社長はこのレジュメの中でまず詳細な数字とグラフでタクシー業界の現状を整理した後、「健全な事業運営が出来る供給輸送力の適正化がなされた前提で」、タクシー事業の活性化を提案する。D O O R T O D O O Rの個別輸送の公共交通機関としてのタクシーサービスを充実、高度化し、特に「一般乗用旅客自動車運送の枠に捕らわれない進展」を通じてタクシー事業の活性化を図ろうと提案されている。そして東京のタクシー事業活性化のKEYとしてC, U, E, Cの四つを指摘。最初のCはCommunityで地域社会とどう係わっていくか？次のUはUniv ersal。誰

でも利用できるという公共交通としての使命をどう果たすか？EはEco。環境保護の観点からどのような取り組みをし、新しいサービスを創り出せるか？そして最後のCはCooperation。協力・共同により効率的且つスケールメリットの出るサービスの開拓。以上のキーワードと設問に、

佐藤社長ご自身の経験も踏まえ包括的な説明、提案をされている。東京のタクシー事業でのタクシーの活性化のあり方について重要な指針が示された気がする。少なくとも私自身は非常に参考になったし、勇気付けられもした。

タクシー業界の活性化は、我々タクシー事業で生活させて頂いている業者にとっても死活的な問題であり、タクシー業界に発展して頂かないと我々の成長も無い。タクシー業界の活性化は口で言うほど簡単ではないと思うが、しかしまずはビジョンが確立され、そしてそのビジョンの下に様々に試行錯誤し、そして反省し、また挑戦する（これをPDCA

と言うのでしょうか？）事が大事だと思えます。ある意味でビジョンが必要なかったこの東京で、ビジョンが生まれて来ているという事が素晴らしいと思うし、そのビジョンの下に適切な競争が行われれば、タクシー業界の未来が見えてくるのではないかと思う。

佐藤社長はこの二十一ページにわたるレジュメの最後で「今後の人口減少とそれに伴う経済・社会変化に対応すべく、我々全事業者が『タクシーはまだまだヤレレ！』という信念を持って、頑張らしましょう！」と業界の全事業者にエールを送っています。我々も業界の末席に係わるものとして、このエールを受け止め、オリジンが果たせる、あるいは果たすべき役割を真剣に考え、実践し、このエールにオリジンなりに応えて行きたいと思っている。ありふれた決意表明になってしまったが、率直な思いを記した。  
(二〇〇九年十一月十七日記)

# ALCmini II

Alcohol Recording System for Professional



「吹き込む」・「測定する」・「記録する」。  
ALC-mini-IIで始めるカシタン3ステップの飲酒点検。

製品貸し出し  
キャンペーン

好評発売中!!

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: 03-3834-8352

関東支店営業本部

〒101-0021 東京都千代田区外神田5-3-4-7F

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>