

団塊耕志録 第1稿「何故タクシー乗務員になったか？」2001.05.21

私は今五十一歳。タクシー向けコンピュータソフトの専門会社システムオリジンの社長をやらせてもらっているが、二十六歳から二十九歳の三年間、次郎長で有名な清水市でタクシーの運転手をしていた。

一九六八年に長野県の田舎から大卒に入るため上京した私は、当時勃興しつつあった全共闘運動に影響を受け、いわゆる新左翼運動に没頭する事となった。

八年間の紆余曲折の末、自分の政治的器の限界を感じ、政治運動から離脱した。当時の新左翼組織は様々の活動スタイルがあったが、私の所屬していた組織は集団生活をしており、その組織的戒律も非常に厳しく、「やめます。ハイそうですか」という具合にはいかなかった。

すでに大学時代の同級生である女房とは結婚しており、三歳の長男がいたので、示し合わせて文字通り夜逃げを敢行した。女房の実家のある清水市に行き、女房の家が持っているアパートの一室に転がり込んだ。とにかく生きていかねばならない。活動の中で三回ほどの逮捕歴があり、前科二犯になっていた私には、仕事の道が限られていた。たまたま

車の運転が好きだったのと、前歴をあまり問われないのではないかと思い、タクシーの乗務員になる事を思い立ち、清水市内のタクシー会社に応募した。

養成乗務員という事で、日当を貰い、市内の自動車学校で学科の勉強と実地の練習をし、静岡市の北部にある県の運転免許試験場で第二種普通免許の試験を受けるといふ生活が続いた。

試験を一回で受かる人はまれで、通常は数回、中には十回以上受けても受からない人がいる。学科は確か九十点以上で実地は八十点以上だったと思うが、一つミスをすれば必ず受からない。最初の挑戦で学科は受かったが、奥行き判断を測る深視力試験という目の試験には苦労した。箱の覗き穴のようなどころから見て、二本の棒の間を一本の棒が前後に移動し、その三本が並んだと思われるところで、ボタンを押して、真中の棒を止めるのだが、全然合わない。結局受からず、実地試験を受けさせて貰えなかった。悪いことは重なるもので、どこかで財布をなくしてしまい、バス賃がないので、そ

の日は十五キロ近い道のりをトボトボ歩いて帰る羽目になり、俺はタクシーの乗務員さえないのかと余計みじめに思えた。

二回目の深視力検査の挑戦では少し要領もわかり、また検査官も半分お情けで通してくれたので、実地に進むことができた。実地は人並みに四回目で受かった。どんな試験も受かるとうれいものだが、生活に直結するものだけに、本当にホッとした。養成中は会社に出社してもしなくてもよい事になっていたが、毎日出社し、無線室で電話をとる手伝いをした。三十五台の会社で、無線番は定年過ぎのおじいさんが一人しかいず、電話も全部その人が取る。トイレに行くときは、無線室は空になる。なんとも呑気だが、それで間に合ってしまう。養成期間中に毎日まじめに出社したのは、会社はじまって以来、自分が始めてだと言われた。折角日当を貰っている事だし、お客さんの名前も覚えておいた方がいいと思うのだが、これって、そんなに珍しいことなのだろうか？

こうして私のタクシー乗務員生活

は始まったのだが、今手元に古ぼけたノートファイルがあって、それには私のタクシー乗務員初日の日からの記録が綴られている。

日にち、曜日、天候、営収、走行キロ、チップの額(？)、主な出来事が一日一行で書かれ、ページ末にはその月の総営収、総走行キロ、給与額、チップ総額が記載され、三年間のタクシー乗務員生活が凝縮されている。

この【団塊耕志録】のコラムでは、その記録を頼りに、タクシー乗務員生活の中で感じた事を思うがままに書かせて貰いたいと思う。

団塊耕志録 第2稿「うまれてはじめてのタクシー乗務」2001.06.11

どんな仕事も初日は緊張するものだが、他人を自分の運転する車に乗せてお金を貰おうというタクシー乗務員の仕事にはドキドキする物があった。

それまで印刷屋の植字工や皮革産業の下働きなど肉体労働の経験ばかりで、直接客に接し、現金を扱うという仕事はした事がなかった。はたして自分にできるかと不安ではあったが、とにかくやるしかない。

一九七六年四月十三日、二十六歳の自分は待ちに待った二種免許の交付を受け、会社に出社した。自分が勤めた清水市内のタクシー会社では乗務員の勤務の締めが二十日締めで、半端な日にちだったので、二十日までは教育期間という事になった。通常の勤務サイクルにはいらず、日勤で、時間もフリーであった。

後で知った事だが、タクシーには新人研修が五日位義務付けられているのだが、そのタクシー会社では運行管理者である社長の息子が、出社した自分をタクシーの助手席に乗せ、メーター機の操作を教えた後、清水市内を一回りし

て、それで新人研修はすべて終わりだった。時間にしてナント一時間！。当時この会社が教育記録を作っていたかどうかかわからないが、随分あっさりしていたし、また自分も不思議にも思わなかった。むしろ緊張しながらも、これで金を稼げると、喜び勇んで街に出発をしたものだった。

しかしどんな乗務員も最初はそうなのか、それとも自分がとりわけドジなのか良くわからないが、早速いくつかの失敗をやらかした。ひとつは自動ドアになれず、お客さんが降りた後、ドアを閉めずにスタートしてしまった事である。

日本のタクシーの自動ドアは世界でもまれのサービスと聞いているが、気が動転して、慌てた時など、ツイドアを閉めずにスタートしがちである（そんな事はないと反論されそうだが）。それを早速やってしまったのだ。幸い事故にはならなかったがヒヤヒヤものがあった。

もう一つは後でも何回も経験し

た事だが、お客さんを下ろすときメーターを支払いにし、お金を貰うのだが、その後に空車メーターにせずに発進してしまった事である。

慣れてくればすぐ気が付いて被害は少ないのだが、何せ始めての乗務で気が付かない！何かカシヤカシヤ音がするなどふとメーター機の方を見るとしつかり数字が上がっているではないか。アチャーやってしまった！当然にもこの分は自分の負担になるので、がつくり。ドット疲れが出てしまった。

その日は初日から比較的短時間の乗務で、午前十時から午後八時くらいまで仕事をして百キロの走行キロ、五十キロの実車キロ（お客さんに乗せて走ったキロ数）で営業回数が十七回、爾後回数三十八回、お迎えが三回で八七〇〇円の売上でチップは八一〇円であった。初乗り三一〇円の時代とは言え、まことにささやかな稼ぎだが、体の疲労は激しかった。目の疲れからくる頭痛、それに持病の痔が痛くて、はたしてこれでやっていけるのだろうかかと正直思ったし、先も思いやられた。しかし、何事も慣れというも

のは恐ろしい（すばらしい？）もので、自然と体と生活のリズムが徐々にタクシー向けに出来上がっていくのである。とにかくにも、こうして三年間の自分のタクシーの「運ちゃん」生活は始まったのである。

団塊誌録 第3稿「チップは嬉しい!」2001.06.14

日常的にチップの習慣のない今の日本でチップを貰える仕事にはどんな仕事があるだろうか?

我々コンピュータの営業マンには厳しい値引き要求はあっても、チップなど貰える筈もなく、また買ったところで、これはなんだと、扱いは困る(?)かも知れない

世はデフレ時代で、物を売る人は一円でも安くするから買つて下さいと、これ値引きに努めている。それにひきかえ、タクシー業ではちょっと違う。

今のタクシーの乗務員がどの程度チップを貰えるかは定かではないが、自分が、うまれてはじめてタクシーを運転した日に(第2稿参照して!)、総額八一〇円のチップを買った。

当時は(もちろん今もそうだが)、タクシーは通産省検定のメータ機による正価販売、そのうえチップまで貰えると、少くならず感激したものだ。

当時も今もタクシー乗務員はなかなか厳しい職業だと思いが、しかし逆にタクシー乗務員ならではのメリットもあるのは確かだと思ふ。そのメリットのおおきなひとつが実はこのチップ。

自分はさほど愛想の良いほうではないが、普通に乗務していれば、一乗務あたり(月あたり確か二十乗務位)一〇〇〇円前後のチップがあった。時には六、七〇〇〇円のタクシー料金を一万円札で払い、お釣りはとつといてというお客もまれにはあった。

ベテランの乗務員の中には日に一万円近いチップを稼ぐ人もいた。一乗務の売上が二万円いけば、ニンマリという時代である。

多くの外国のタクシーではチップは当たり前で、メータ金額の十%位は払わねばならぬらしいし、タクシーに限らず、サービスの多くがそのような仕組みになっている。

しかし、日本では、そんな仕組みはないし、サービス料という名目の強制的チップがあるにしても、それはもう料金差を分割して表示したにすぎない。

日本のチップとりわけタクシーのチップの意味は一考に価すると思ふ。チップはたとえ額は僅かでも貰えると非常に嬉しい。「俺はこじきじゃねー」などとは決して思わないし、またくれるお客も、そんな気持ちを感じずれば無理してあげはし

ない。誰でもお金が貰えれば嬉しいとは思ふが、チップというのはまた格別である。なんにせよ、そこにコミュニケーションが成立し、程度の差はあれ、「気に入ったよ、有難う」という意思表示だからである。

自分はタクシー乗務員をやめた後、タクシーに乗る機会があると、よほど乗務員さんの態度が悪くない限り、チップをあげる事になっている。チップを買った時のあの嬉しさをツイ思い出すからである。

タクシー業の本質がサービス業であり、運輸業ではないという事はこのチップを貰えるという一点をとつてもよくわかる。タクシーの運行管理者の方が乗務員さんへの教育をする時に、「チップを貰える乗務員になれ」と教えるそうだが(自分はそういう教育はうけなかったが)、おおいに共感できる。

乗務員さんが、お客さんにサービスつまり心地よさを提供する事をみずからの仕事としてしつかり自覚し、そのために自分の運転の能力や地理の知識やら、世間の情報やら、親切さやら、自分の持つ誠意とノウハウをフル動員するならば、お客さんはその心地よさにメータの運

賃以上の物を感じ、それにふさわしい料金(チップ)を払つて下さる気になるのではないかと思ふ。

チップはもちろん国土交通省の運輸統計上にも現れないし、税務署の売上にも計上されず、また奥さんに完全補足された銀行振込の給与とも違う珠玉(?)の収入である。

この不況の時代、チップなどくれるお客などいないよと嘆かれる乗務員さんが多いかも知れないが、しかしサービスの原点にたつて営業されている乗務員さんは必ず、それに見合うチップを今もしつかり頂いていると自分は確信している。そしてそのような乗務員さんをひきつける事のできるタクシー事業者もまた売上数字に現れぬ付加価値を蓄積し、規制緩和と自由化の時代に勝ち残る競争力を蓄えているのだと確信します。

チップは貰ったひとでないとその嬉しさはわからない。またチップはあげたひとでないとその愉しさはわからない。ひそやかで、そしてつかのまのコミュニケーションの証……。

……

④ 地耕志録 第4稿「英語を勉強するにはタクシー乗務も!その1」 2001.07.10

自分は一九七九年の二月、二十九歳の時にタクシーの乗務員をやめ、清水市内の学習塾の教師になった。

もちろん教員免許などある訳無いが、たまたま市内の私立工業高校の教師で、学習塾を経営しているS氏にスカウトされた。

そのきっかけは彼がたまたまお客として、自分のタクシーに乗った。その時自分の助手席に英字新聞があるのを見て、不思議そうに話し掛けてきたことからである。

最初はタクシーの乗務員の分際(?)で、なんで英字新聞なんか読んでいるのかと訝しがる感じであった。が、事情を聞いて、少し得心したのか、S氏は素性を名乗り、自分の学習塾で英語の教師を探しているから、やってみないかと持ちかけて来た。

その頃、自分は英語学習が盛り、アメリカに留学したいという夢想到に駆られていたので、それに一步近づけるかと思いい、この提案に喜んだ。そして、後一ヶ月勤めれば満三年が経過し、退職金を貰える資格ができたのに、後先考えずにさっさとやめてしまった。

こうして、とんでもない(!)英語教師が誕生したのだが、案に反して、塾の小学校、中学校の生徒たちには評判の良い先生であった(はず……)。

実はタクシーの乗務員を始めた時には、はるか昔に習った英語などすっかり忘れていた。高校までは比較的勉強したが、大学では三ヶ月しか授業には出なかった。

むしろ授業を潰す側に回っていった(その結果退学の憂き目にあったのであるが、ま、当然でしょう)ので、およそ所謂学校の勉強とは縁がなくなってしまうていた。

したがって、be動詞と一般動詞の区別だとか、三人称単数現在のSだとか中学時代に習った英語の初歩の初歩も忘却の彼方であった。

何故そうした自分が再度英語の勉強を始めたかと言うと、少しおかげさになるかもしれないが、【生まがいが】が欲しかったからである。まがりなりにも社会変革(のつもり)を目指して、自分なりの新左翼運動に全精魂を傾けたので、どういう理由であれ、その世界から離脱したときに、自分の生きる目

標、アイデンティティを失ってしまったのである。

とりあえず食っていかねばとタクシーの乗務員になったが、少し落ち着いてくると、なにかしら生まがいがみえないものをもとめずにはいられなくなる。それがどうも自分の昔からの性分らしい。

しかし、過去の反動で政治向きの事や社会的なことは体が受け付けない。当時は新聞を見たり、ニュースを聞いたりすること自体が苦痛であった。

ところが、そのような自分には何故か英語の勉強だけが、生理的に受け入れる事ができたのである。ひとつには高校までは非常に好きな科目であった事。また脱社会的で、無色透明な職人の技術として英語(と感じられたのだが)が自分の新しい【生まがい】になるような気がしたからである。

もちろん現実の自分の英語のレベルは中学生以下に後退していたから、あらためて初歩からのやり直しであった。NHKラジオ第二の基礎英語、続基礎英語、英語会話などをやり直し、少しずつ昔習った事の復習をしていった。

そしてそこで気が付いたことはふんだんに時間のあるタクシーという仕事はなんと英語(もちろん他の国の言葉でもよいが)学習に向いている職業だろう!という事である。拘束時間は圧倒的に長い。しかしその殆どは乗り場での待ち時間だ(都会のタクシーは流しがあるのでチョト違うが)。待ち時間の間に、英語の教科書を勉強する。さらに運転している時でも耳があいている。

多分タクシーの経営者はいやな顔をするし、お客にも失礼だとは思いますが(そこは、それ相手の顔を見ながら!)、英語のテープを聞きっぱなしにする。日本人が英語に弱いのは、要は英語に触れる絶対量の不足だと思うのだが、とりわけ、英文解釈にあげられて、生の英語を聞く時間がすくなくすぎると思う。

その点タクシーはまさに時間だけはふんだんにあるのだ。自分は当時NHKのラジオ第二で放送していた「English Hour」というディスクジョッキーの三十分番組をテープにとり、それを乗務中、ずーっと繰り返し聞いていた。毎

週日曜日の午後七時三十分からその放送はあり、タクシーをやっていた三年近くの間七十本くらいテープがたまった。

もちろん自分の英語力ではあまり理解できる訳ではなかったが、教育用のディスクジョッキーの番組だったので、あきずに、かつ教育的(?)に聞く事ができた。

はたしてこうした学習法が本当に効果があるのかどうか確信はないが、社会人になってしまうと、学生時代のように机に向かって勉強するというのは中々難しい。

まして英語などは自分の仕事に不可欠のものでもないし、別にやらなくても直接稼ぎには関係もない。だからこそ日常の生活の中に組み込んでしまわないと、すぐ三日坊主に終わる。

英語を仕事のBGMにし、さして読めもしない英字新聞(ちなみにDaily Yomiuriであったが)を傍らに置くことで、なんとか英語学習を日常生活のルーチンワークにしてしまおうとしたのである。そしてまさにタクシーの仕事はそれができてしまうのである。イヤホンを使えばメーター機が料金を

はじき出してくれているも、英語の学習はできる(あまり良い事ではないし、こんな乗務ではチップもあまり貰えないだろうが！) ころへんは臨機応変で！)

こうして自分は今までは縁がなかった英語検定を初歩の四級から受け、タクシー乗務員をしている間に、とりあえず高卒程度の二級を取ることができた。

この英検二級というのは全然たいた事ではないのだが、現実に中学の英語教師がこのレベルの人が多かったりする(少なくとも英検一級を持っている人は非常に少なかった筈。もつとも当時の二級と一級の差があり過ぎたので、そのため最近では準一級という中間の級が設定された)。

実際中学の英語を学習塾で教える分にはさして不自由を感じなかった(アンチョコもある事だし！)

期せずしてタクシー車内での英語学習は自分の「次の職」に有り付くきっかけを作ってくれたが、またタクシーの乗務員としての仕

事の上でもいくつかのメリットをもたらしてくれた。

今回はその「おいしい経験」のいくつかを書きたいと思います。現乗務員の皆さん！、是非今からでも英語学習に取り組みましょう！(但し仕事にさしさわりが無い程度に致しましょう?)

団塊誌録 第5稿「英語を勉強するにはタクシー乗務を!その2」 2001.07.31

タクシーの中で英語を勉強し、少し自信(?)がついたころ、英語の実践の場を少しでも多くしようと思ひ、ある試みを始めた。それは助手席前のフロントガラスのところに、外に向け、《ENGLISH SPOKEN》と書いたダンボール紙を掲示した。

いまから思うとハッキリ言つて恥ずかしい……。でもその当時は必死で思いつくことは何でもやろうとした。

清水市は静岡県では有数の港町で、外国の船舶の寄港も多く、外国船員が時にはタクシーを利用した。アジア系の船員が多いが、彼らも多少の英語は話すし、また税金の関係なのかギリシャ船籍が多く、ギリシャ人もタクシーを利用した。

実は英語を勉強したのためにタクシーの仕事で【おいしい】思いをしたというのは、このギリシャ人にまつわる話である。

自分が英語をタクシーの中で勉強しているという話は、自分のタクシー会社の中では知れ渡っていた。だが、だからすごいとか、生意気だとか特別視される事はな

かった。

また会社内のソフトボールチームにも所属し、今の自分からは信じられないことだが、俊敏(?)、俊足(!!)で、仲間内からも評価されていた(自分で言うのも何ですが…)ので、変わった奴だとイジメラレル事はなかった。

ある雨の夜、先輩の運転手から無線で連絡があり、「外人さんのせちやつたんだけど、何を言っているか、よくわからん、清野君来てくれや」と言つて来た。すぐ飛んでいくと、ナマリのひどくきつい英語を喋るギリシャ船員で、ナントあの横浜の伊勢崎町に行きたいと言ふ。

先輩乗務員は、言葉がわからなから不安だ、自分に行けという。伊勢崎町など青江ミナナの歌の文句では知っているが、行ったこともない。

先輩乗務員からおおまかな経路を教えて貰ひ、せっかくだから、とにかく意を決して行くことにした。

先輩乗務員が教えてくれたの

は、清水のインターから東名に乗り、横浜インターでおりて横浜市内に向かえというものであった(間違つてはいないが、殆ど何も言つてない!)

そのむかし、女房とデートで横浜の山下公園に一度だけ行った事はあるが、車で行つたことはない、さらに恐ろしい事に、車で東名を走るのが生まれて初めて(!!)だった事である。

雨が降る初めての東名。そして後部座席には、のべつまくなし喋り続けるギリシャ船員。実際彼の英語は多分普通の状態でもかなり聞きづらいナマリがあった。

盛んにアメリカ軍の悪口を言っているのだけれど、ARMYが「アルミ、アルミ」と聞こえる。最初はアメリカのアルミが嫌いというから、サッパリ意味がつかめなかつた。前後関係でようやく意味がわかつて、適当にあいづちをうっているが、なんせ、夜間で雨が降つていて、しかも初めての東名高速。

とても英語の勉強どころではない。喉は渇き、肩はこり、目は痛

くなり、はたして、伊勢崎町とやらに無事につけるかどうか、ヒヤヒヤものであった。

こうして自分の初めての超長距離仕事はまったくスリルと緊張に満ちたものであった。伊勢崎町にどうやってたどり着いたかは覚えていない。が、タクシー運賃は一万八〇〇〇円(今だと三倍くらいするのだろうか?)で、三年間のタクシー乗務員生活の中で最高の額であった。少し心配していたが、お金もチャント貰えた。

また帰りの道も、よくわからなないので、横浜の地元の乗務員に聞くと、親切にも、その乗務員さんが、ついでだからと途中まで誘導してくれた。

清水の明かりを見たとき、初めて、肩の力が抜けて、ホット息つくことができた。

当時の自分には初めてづくしの密度の濃い経験だったし、いま思うとあのギリシャ船員は清水くんだから、タクシーでわざわざ横浜まで何をしに行ったのだろうな。どと余分な事を考えたりするが、帰りの地元乗務員さんの親切さも

含め、今でも忘れられない一日であった。

で、元はと言えば、これも英語を勉強し、恥を省みず、《ENGLISH SPOKEN》などという掲示を出していた結果でもある。すぐには成果が出なくても、準備をし、網をはり、機会に備える事が大事と再認識した次第である。

今、タクシー業界でも意欲ある事業者が新しい試みを行おうとし、介護の資格をとったり、警備士の免許をとったり、またコンビニタクシーなどの様々な挑戦を始めている。

こうした動きの多くが、すぐには目にみえた成果がでず、徒労の様に思えるかも知れない。しかし、いつチャンスが突然やってくるかも知れない。その時に備えがあるか、否かが非常に大事だと思う。

失敗をおそれず、新たな試みに挑戦するという起業家精神がタクシー業界にも必要とされる時代が到来するのもかも知れない。

そして我々もタクシー専門のソフトハウスとして、そうした挑戦

のお手伝いできれば、望外の幸せである。タクシーの現場からも、是非日本活性化の一翼を担う挑戦をはじめませんか！

団地耕志録 第6稿「タクシー乗務員は普通の人？」 2001.08.21

タクシー乗務員という世間一般にどのようなイメージで映るだろうか？自分自身二十六歳でタクシー乗務員になるまでと、なった後のタクシー乗務員への認識はやはり違う。

どこかの裁判官の「雲助」発言は極端な例だが、マスコミなどでも悪い事件のニュースでは何故か「元タクシー運転手」などと報道される事が多い。そこにつきまとうニュアンスはあまり肯定的なものではない。

またタクシー会社の経営者でさえ、乗務員の人を低く評価する人もいる。確かにタクシー乗務員には高齢者が多く、その分いろんな経歴といろんな経緯で乗務員になっているから、多種多彩で、クセの強い人もいるだろう（自分もまさにそうした人間の一人だった事になるのだが）。

しかし、三年間の限られた乗務員生活ではあるが、自分の正直な実感は世間のイメージよりはるかに普通の人達の世界（？）であるという事である。もちろんタクシー乗務員になるまでの自分の世界が異常すぎた事も影響しているであろうが、大概の人は良いおと

うさんで、気さくで、自分たちの生活のリズムにしたがって、日々の仕事を着実にこなしている人達である。

自分の経験でも、前稿でもチョット触れたが、社内でソフトボールのチームを作ったり、同じ出番の気のあつた人達で親睦会を作り、持ち回りで、夫々の家で飲み会をやったり、清水市内を流れる鮎つりで有名な興津川にバーベキューにいったりと先輩の乗務員の人達が、ずいぶん歳の違う自分たちにもわけへだてなく付き合ってくれた。

だから、タクシー乗務員の社会的評価が低いのは、元乗務員としては寂しい限りである。

しかし、一方で歩合制給与とメータ運賃という事から、ツイ乗客をないがしろにし、世間の不評を買ってしまうような行為をする運転手さんが一部とはいえ、存在するのは事実である。もちろんこうした乗務員さんに教育や指導は必要であろうが、本質的にはやはり、タクシーという仕事をもっと付加価値の高い仕事に「改革」していく事が必要だと思ふ。

タクシーは折角、二十四時間稼

働の、乗務員というマンパワーと移動体としての車と無線という移動体通信の機能をもちながら、その資源に比して、あまりにも生産性が低い。自分自身タクシー乗務員をしていて、待ち時間（都市部では流しの時間という事か）が非常に長くて、稼いでいる時間（メータを倒している時間）が少なすぎ、効率の悪さを実感したものだ。

時間と地域による需要と供給のミスマッチが激しく、一方でタクシーに乗りたくても乗れない乗客が、存在し、一方で延々と続くタクシーの客待ちの行列。近い距離だと乗務員にイヤな顔をされるからと（或いは初乗り料金が高すぎるからと）足の痛いのをこらえて歩く人のよいおばあさんと、エンジンかけたまま待機場所であくびをしながらひたすら待ちつづける乗務員のアンバランス。

タクシーの乗務員さらにはタクシー業界がその社会的地位を上げるためには、やはり、「地域の総合移動産業」（「モバイル交通革命」寺前秀一）に脱皮し、消費者の多様なニーズに即したサービスを提供し、乗務員の生産性をあげ、結果、乗務員の士気と給与を高め

ねばならないと思ふ。付加価値を生み出すものにこそ、社会的評価が与えられる。

今までのタクシー業界ではこうした挑戦はしたくても、許されなかつたが、これからは違う。むしろ行政の方がそれを積極的に期待し、促進しようとしている（筈である）。

こうした挑戦が首尾よく成就すれば、「タクシー乗務員は普通の人？」という表題の質問はまったく別のニュアンスをもって捕らえられるようになるだろう。つまりタクシー乗務員は高度なサービス精神、ノウハウをもち、付加価値の高い仕事をし、高給をとる【普通ではない人達】だ。

こうした世界を作り上げる事は簡単ではないが、その課題を実現したタクシー会社がこれからの時代、本当に勝ち残れるのではないかと思ふ。

元タクシー乗務員として、そうした世界に挑戦する会社にすこしでもお役に立てるようまた自分自身も頑張りたいと思ふ。

団地耕志録 第7稿「タクシー乗務員 その楽しい時と寂しい時」2001.12.11

今日は十二月十日、この不況の折でも多くの企業、それに役所はボーナスが支給され、思わず顔がほころぶ日でもある。小さな会社の経営者という立場になると、ボーナスは支給する事はあっても支給される事はない。それでも今年も社員の人になんとか賞与を支給できて、ホッとするやら、また自分が貰える訳ではないが、少し嬉しい。

ところで、第9稿から随分時間が空いてしまった。自分の拙い雑文でも読んでくださる人がいるのだとあるひと達から励まされ、コラムを再度続けさせて頂く事にした。

「タクシー乗務員 その楽しい時と寂しい時」と表題では書いたが、最初に「寂しい時」の経験を書きたい。

どんな仕事にも共通している事なのだろうが、何が寂しいって、仕事が無い時程寂しい事はない。タクシーでお客を乗せてどんなに走っても一向に疲れはしないが、客待ちの為に、無為に時間をすごす時ほど疲れる事はない。

本当は休んでいるも同然なの

に、ひどく疲れる。自分が乗務していた清水では流しも効かないので、駅待ちや待機所でひたすらまつだけなのだが、この点都会だと常に流しをしなくてはいけない。もちろん流しをして、お客がいれば良いのだが、一時間も流して、成果がゼロだと、さぞかし、疲れが、倍加するだろう（もつとも自分は大都市での乗務員経験はないのだが）。が、ときおり、この疲れの感覚を通り越して「寂しさ」という感情すら抱く時がある。

それは昼間の稼ぎもままならなかった日の深夜、人影もまばらな繁華街で延々と続くタクシーの空車の行灯を眺め続ける時である。

思わず「一体俺は何をやっているのだろう…」と寂しい思いにかられてしまう。二十五年前の自分が経験したそうした思いを、いまは

るかに厳しい時代の環境の中で、多くの乗務員、取り分け地方都市の乗務員さんが味わっているのかと思うと、暗澹たる気持ちになる。

とにかく仕事がある事、動く事、これが精神衛生上非常に大事な事だと思う。そのためには、タクシー業務も多様なサービス、多様な働

格形態を開発し、新しい需要を作り出す試行錯誤に挑戦すべきだと思う。タクシー会社の経営者の方にもその意味で是非頑張って貰いたいと心から思う。

ところで自分のタクシー乗務員生活にも「寂しい」事ばかりでなく、もちろん楽しい事もあった。

以前のコラムでチップの事や、お客さんとの交流などタクシー乗務員ならではの楽しみを記したが、今回は笑ってしまうほどのささやかな自分の楽しみを書きたい。

清水市は人口二十五万の小さな地方都市で二十分も走れば山間部に入っていくってしまう。清水市から甲府に抜ける国道五十二号線という道路があり、興津という海岸沿いの町から小島、但沼という清水市内ではあるが山間部の町にお客を乗せる事がたまにある。特に深夜、殆ど車を通らない五十二号線を走ってお客を送り届け、数千円（清水市内では良い仕事の方）

のタクシー料金を頂き、清水の繁華街に帰る途中に小さなドライブインにポツンと置いてある、コーヒーの自動販売機で暖かいコー

ヒーを飲む。これが何故か無上の「楽しみ」なのである。このドライブインの自動販売機は缶コーヒーではなく紙コップのドリップ式であり、これがまた「最高」なのである。時間は深夜、周りは暗闇につつまれた山々で、一仕事した後の暖かいインスタントコーヒーの一杯。いまでもこの光景はハッキリ覚えているし、この時のコーヒー以上のコーヒーに出会う事は無い（少し大げさかも…）。

どんな大変な仕事でも、どこかにささやかな楽しみがあるのではないかと思う。厳しい生活を送るタクシーの乗務員さんが、とりあえず、夫々にささやかな楽しみをみつけて、この局面を踏ん張って、乗り越えて貰いたいと願っています。

我々も自分の持ち場で、この局面を打開する何かを作りだし、乗務員の皆さん、ひいてはタクシー会社の経営者の皆さんのお役にしたいと心から思う。