

「地方」の現実

東京を筆頭として各地区の地域協議会が開かれ、その方針を基に特定事業計画が出されつつある。東京は運賃問題の乱れが無いこともあり、「適正化」は順調に進みそうな感触との事。運賃問題を抱える大阪などは、激しい攻めぎあいが見込まれている。しかし大都市のこうした「現実」の一方で、地方都市の「現実」がある。

ある地方都市では「減車」以前にまず乗務員があつまずらず、実働率も極端に低い。また乗務員は高齢で、残念ながら士気と規律が低く、低営収者が多い。造船



や合板、漁業などの都市の基幹産業が崩壊し、歓楽街が壊滅し、タクシートの一番のお客さんであった夜の酔客が激減、タクシードライバーの需要が低迷するなかで、一社が倒産、夜逃げ、二社が会社売却。さらにリーマンショックによる景気低迷が追い討ちをかけ、その都市のタクシードライバーがいま苦しんでいる。十数社のタクシードライバーを全部あわせても四五百人を除いては、規模は小さい。今回の特措法では「活性化」の一環として、選択性の向上、規模の拡大、効率化を推奨し、そのための支援策も用意していると聞いている。確かに東京などでは大手事業者や大手共同無線による系列化が進んでいる。しかし地方ではなかなかこの動きが現実化しない。四百両であれば、極端に言えばひとつの配車センターでも配車可能な両数であり、コスト面でも、また利用者利便の面からも「共同配車」は望まれる選択肢ではある。

確かに需要がふんだんに

清野吉光氏のコラム

団塊 耕志 録 第18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年上智大学外国語部ロシア語科入学、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㈱タクシースイト創立、現取締役会長。2007年タクシースイスト代表取締役社長に就任。現在に至る。

タクシーと協業!

あり、各社が自社の顧客を囲いこむための競争を繰り返す。その配車センターを持つ意味はあるとは思われない。しかし残念ながら時代はすつかりかわってしまった。会社自体の存続が問われる時代に利用者利便の為に、いつでも、どこでも配車ができる体制を業界全体で作る必要があるのではないかと思う。

そして同時にその配車センターが乗務員に対する教育と質の担保を図るべきである。というのは、残念ながらこの地方都市のタクシードライバーの一部では経営者と乗務員さんとの関係が微妙で、勤務規律、服装、利用者へのサービスの質が十分に担保できない場合が多い。乗務員不足↓教育不足↓利用者離れ↓営収低下↓乗務員不足という悪循環が存在する。時に意欲的な経営者がなんとか手を打とうとしても資金力不足、人材不足で動きがとれず、手をこまねくというのが現実である。このまま行くとこの地方都市のタクシードライバー

壊滅し、結果かろうじて存在するタクシードライバーの足が奪われ、生活の質が低下する事になる。したがってこの都市では共同配車センター機能の構築による供給体制の整備は是非目指されるべきだと思つた。

問題は需要の喚起

しかし仮に様々な困難を排してこうした共同配車センターができたとして、この都市のタクシードライバーの苦境が克服できるだろうか？そもそもの苦境の原因は需要の減退であり、ある意味ではこれはタクシードライバー業界全体の問題でもある。しかし需要の減退は各都市の個性があり、バラツキもある。この都市では地場産業が衰退し、都市の移動需要が変化してきているのに、その変化にタクシードライバー業界が対応できていない事が問題であり、その疲弊が顕著な原因である。

もちろん新しい需要などというものはハッキリした形があるものではなく、また仮にその需要が見えたと

しても大概は今までのやり方では対応できなかったり、効率が悪かったり、儲けがなかったりするものだ。残念ながらこの都市ではほんの一部の事業者を除いて、こうした「不確実性」にチャレンジする事業者はいなかった。あるいは、余裕が無かったと言った方が良いかも知れない。しかし、この都市の隣の都市では規模的にさして変わらぬあるタクシー事業者が福祉、介護、観光などに次々とチャレンジし、乗務員さんの士気の高さと新しい需要を創造している。その会社の社長さんが印象的な言葉を語ってくれた。「最初のチャレンジは本当に大変で、苦労をする。ところが不思議な事に、次のチャンスは向うからやってくる。最初のドアを開けると、次のドアが自然に用意されてる……」。残念ながら隣の都市でもそうしたチャレンジングなタクシー事業者は少ない。むしろ未だ外部環境の良さに甘えて、利用者からの視点を欠きがちである。日々の売り上げに関心が終始し、

将来のタクシーのあり方を構想し、準備するという点については関心が薄いと事。この都市ほど酷くは無いにしても、心配である。この都市と隣の都市は数年前合併し、ひとつの政令都市になった。そして行政は都市の将来ビジョンを作成し、公共交通機関のあり方を検討している。残念ながらタクシー業界はその動きに一切絡めていない、公共交通機関なのに！

需要は街の活性化の中に！

タクシーの需要は街の活性化と不可分である。街の活性化は無くして移動需要の活性化は無い。この街では確かに過去の繁栄をもたらした産業は崩壊し、それに伴う移動需要は崩壊したが、しかし新しい街の活性化は明らかに起きています。いやむしろタクシー業界自体が「街の活性化」を積極的に担い、その一翼を果たすべきである。「街づくり運動」に積極的に関わり、行政と結びつき、地域住民と結び

つき、福祉や子育てや介護や観光の需要創造への役割を果たすべきである。その中でおのずと自らの役回りが見えて来る筈である（少し楽観的すぎるかも知れないが）。

この都市は都市として随分可能性を持ったところである。日本一の霊峰を真近に見、日本有数の港を持ち、歴史と交通網に恵まれ、全国レベルのプロスポーツチームと祭りのイベントを持つこの地のタクシー業界がこんな「現実」である筈がない。この特措法の3年間で何としてもこの地のタクシー産業を再生してもらいたいと心から思う。

そして我々も外野から評論しているだけでなく、実際に我々が果たすべき役割を見つけ、汗をかきたいと思う。何故ならこの都市、そして隣の都市は多かれ少なかれ全国の地方都市と相似形であり、この都市でのチャレンジの経験はそれが成功しようとして失敗しようとして全国への教訓を作れるのではないかと思う。オリジン二十周年の時に思い定めた

未来への志、「タクシーの新しいビジネスモデル創造のお役に立ちたい」という志を持続させるためにも、我々もまた「挑戦」を試みなくてはならないと思う。幸い全国の先進的なタクシー事業者の経験を学び得る立場にあるので、是非そうした経験をこの都市に伝え、生かしてもらおう試みをしていきたいと思う。
(二〇一〇年三月三日記)



プリンター一体型業務用アルコール測定器

ALC-miniⅢ

より

¥83,000

アルコールだけに反応 音声ガイドで簡単操作

コンパクトなボディにプリンタ機能搭載！
吹き込む・測定する・記録する、の
カンタン3ステップアルコール測定！

息を吹いて下さい。

2011～2012年にかけて、全ての事業者はアルコール測定器の使用が義務付けられます。
(事業用自動車総合安全プラン2009)

義務化に向けて

備えの1台です！

※表示金額には消費税、保守料等は含まれておりません。

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 田中ビル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 TD 東海電子株式会社 http://www.tokai-denshi.co.jp