

覆面タクシー

第1回

運賃の話に現場は興味ナシ？

～元労組幹部S氏の眩き



運賃改定や遠割の見直しなど、変化の時にあるタクシー業界。果たして「現場」はどう捉えているのだろうか——？今回、元労組幹部で現在、日勤業務に当たっているS氏に「匿名」を条件に忌憚のない意見を聞いてみた。(編集部)

「5・5遠割」の是正に大きな動きがあったと聞きます。大阪業界全体としては良いのかもしれませんが、現場の視線から言えば、今、年金乗務員がマジョリティーになっています。当社でも■%以上が65歳以上となっている中で、賃金がどうか運賃がどうかいうところは、あまり関心がありません。これは本当に私が組合を離れてからの期間の中で、実感しています。例えば、共同乗り場で遠割適用車両とそうでない車両が併存していて、遠距離のお客さんが来た時。お客さんは大半がすべてのタクシーに5・5遠割が適用されていると思って乗ってきます。でも、一応、確認してくる。その時に5・5遠割がないと断られる。そこで現場で考え出したのが、「遠割の話はしない」。例えば「京都まで言って下さい」と言われれば、「概ね1万5000円くらいになります、よろしいですか?」、「いいですよ」——と。何も嘘はついていない。

ただしこれはあくまでも「行きたい人」。大半の人は高齢で遠いところに行きたくない。だから、他社に押し付ける。5～7割くらいの人がそういった対応を取っているというのが実情です。ですから、職場ではあまり、「5・5遠割」ということに関心がない。ただ、自社の無線客については断らない。そしてトラブルも今のところ、ありません。ご乗車されたお客さんからも運賃・料金についての苦情は皆無です。5・5遠割が導入された当初は、職場集会でも導入を求める声もあったが、導入されてから20年。現場の大半は「当時は関心があった」→「どちらでもいい」が本当の話です。

大阪市域では確かにお客さんが乗ってくれない。

これでは売上にならん、給料にならんとの意見がありますが、例えば北摂交通圏の乗り場、その他の地域でも、そもそも5・5遠割がないので、関心がなくなってしまうが、実態かな——と。

では、乗務員の関心があるのは何か？誤解しがちですが、高齢乗務員は「年金だけで生活ができない」のではなく、「余裕がない、遊べない」ということ。だから働いている。少なくとも当社では、今までの労働条件を踏襲してほしい、帰れるときに帰りたい、休めるときに休みたい。そして、管理者から文句を言われたくない…そこなのかなと思います。人手不足もあり1両当たりの売上は上がっているんですから。もっと言えば、狡賢く仕事をしていればもっと売上は上がります。管理者(事業者)は「あれはダメだこれはダメだ」と全体的な話はしますが、売上が上がっているのは事実だから、多くの管理職は個別には言わない。タクシー業界の当たり前として、「正直者が馬鹿を見る」状況ですね。どこもそうです。自転車と一緒に、罰則規定でも作って厳格に運用されたら、少しは考えも変わってくるでしょうが、そこまでの動きにはなっていない。管理者も自分の評価が下がるからしない。この辺りは「百聞は一見に如かず」で、1カ月でもタクシーに乗って見ないと、「今の問題」は分からないものですよ。管理職も乗務員上がりの人はわかっているから、何もしない。大半のそういう管理職は「正直者ではない人」。だから、何も言わないのです。

例えば1日5万円をあげるときに、私たちは20～30回を乗せて売上を作るが、ズルい人たちは5回で稼ぐ。公共交通としての社会的役割としては前者が正しいのですが、そう考えている乗務員はゼロでしょうね。これも歩合給だからです。逆に言えば、志だけで働くためには、完全固定給にする必要があります。しかし、これでは生産性がなくなりません。落ち着くところはA B型でしょうか。<続>