

内外交差点

タクシー業界のさらなる発展に向けて—— 政治とビジネスの調和を問い直す

藤井 聡氏 (京都大学大学院教授) 第12/12回

本紙「交通界」における連載も、本稿をもって最終回となる。最後にあたり、あらためてタクシー業界の将来を考えるうえで、過去30年以上にわたり決定的な意味を持つに至っている、現代日本の構造的問題を指摘しておきたい。それは、ビジネスと政治の関係のあり方である。

政治とビジネスは、本来まったく異なる論理で動く存在である。政治は正義、すなわち公共の利益を軸として展開される営みである。他方、ビジネスは利益の追求を軸として展開される活動である。政治は国民全体の安寧と秩序を守る責任を負い、ビジネスは効率と収益を通じて価値を生み出す責任を負う。両者はいわば水と油であり、その調合は本質的に慎重でなければならない。調合の方法を誤れば、秩序ではなく混乱が生じる。

タクシー産業は、この二つの論理が交差する典型的分野である。タクシーは公共交通の一翼を担う存在であり、地域住民、とりわけ高齢者や交通弱者の移動を支える基盤である。したがって、その制度設計は本質的に政治的問題である。他方で、タクシーは民間事業であり、経営の持続可能性、労働環境、設備投資といったビジネス上の合理性も不可欠である。この二重性をどう調整するかが、業界の安定と発展を左右する。

戦後昭和期に形成された制度は、政治＝公共の論理を主軸とし、その枠内でビジネスの論理を活かすという構造をとっていた。参入規制や需給調整は過度な競争を防ぎ、運賃制度は持続可能な収益を確保



* 25年10月30日、「全タク連事業者大会」で講演

しつつ利用者の負担を抑える役割を果たしていた。その結果、地域交通としての安定性と、一定の事業採算性が両立していたのである。

しかし平成以降、二度にわたる規制改革を経て、この主従関係は逆転した。市場原理、競争促進、価格の自由化といったビジネスの論理が前面に押し出され、その結果生じる公共性の毀損を政治が事後的に補正するという構図へと変質した。供給過剰、運賃競争、労働環境の悪化、地方部での交通空白——これらの問題は偶発的に生じたのではない。調合方法の変更という構造的転換の帰結である。

その象徴的な動きが、欧米型ライドシェアの導入をめぐる議論であった。背後には国内外の巨大IT企業を含むビジネス界の強い利害が存在し、それが政治を通じて制度変更を迫る構図が形成された。だが、タクシーは単なる「移動アプリ」ではない。地域の生活基盤であり、災害時の移動手段であり、公共交通ネットワークの一部である。この公共性を軽視した拙速な制度変更は、短期的な利便性向上をもたらす可能性があるとしても、長期的には秩序を損なう危険を否定できない。

今なすべきことは、これ以上の秩序破壊を食い止めることである。そしてそのうえで、タクシーが公共交通であるという原点に立ち返り、政治とビジネスの優先順位を再構築することである。すなわち、政治を主、ビジネスを従とする構造へと転換することである。これは市場を否定することではない。市場を公共目的のもとに位置づけ直すことである。公共の利益という大枠の中でこそ、ビジネスは健全に機能する。

高市政権、そしてそれを引き継ぐ将来の諸政権には、ぜひこの視点を踏まえ、タクシー業界の制度設計を再構築していただきたい。国家公共の利益に資する交通体系を整備することは、地方創生や国民生活の安定に直結する重要課題である。

長きにわたり本連載をご高覧いただいた読者諸賢に、心より御礼申し上げます。本稿、そして本連載が、タクシー業界の未来を考える一助となれば幸いです。

