西日本版

西日本支局
福岡市博多区博多駅東
2－8－35
ジャスティス駅東1002
電　話　092（482）8048
ＦＡＸ　092（482）8049
Ｅメール
nishinihon@toukou-np.co.jp

中国・四国・九州運輸局、沖縄総合事務局各管内の情報を報道しています。

お客に有利な商いを

太陽交通グループ 堀 貫治社長に聞く

二種免不要、安全担保に異議

九州北東部の京築（けいちく）地域を中心に、福岡県の小倉南から大分県の豊後高田にかけてバス・タクシー事業を展開する太陽交通グループ（福岡県行橋市、堀貫治社長）。昨秋、国土交通大臣表彰を受賞した堀社長は20代のころから「二種免許不要論」を訴えている論客でもある。「お客に有利な商いを」「損得より先に善悪」がモットーの堀社長に聞いた（インタビュアー＝古川渉・西日本支局長）

運転技術の全責任 会社が負う仕組みに

——太陽交通グループの沿革は。

「大正時代、行橋駅前を停車場とした客馬車が発祥。創業者は祖父。昨年亡くなった会長の叔父の家で、祖父が引いた当時の客馬車の写真が見つかったときは地元紙にも掲載された」

——なぜ2種免許は不要なのか。

「27年前の41歳のとき、東京交通新聞に投稿して1面に掲載してもらったことがあるが、要は人命の尊さは同じであるのに有料か否かで区別して良いのかということ。幼稚園の送迎バスは一種免許、タクシーは二種免許というのはどう考えても納得できない。運転の難易度から言えば幼稚園バスの方が難しいのに逆になっている」

——二種免許は必ずしも安全を担保していないとも主張されているが。

「そのことを証明した悲劇が２０１６年１月に起きた軽井沢スキーバス転落事故。報道によれば、ドライバーは大型二種免許を持っていたが大型バスの運転があまり得意ではなく、経験も不足していた。つまり二種免許を持っているというだけで、会社はその人がスキーバスの運転にふさわしいかどうかの判断を怠ったまま乗務させ、将来のある大学生たちの命を奪ったことになる。なぜこのような悲劇が起きたのか、日本人全員がもっとよく考察する必要がある。一種免許しか持っていない大型トラックのドライバーの方がよっぽど安全にスキーバスを操作できたに違いない。二種免許ではなく、違うやり方で安全を担保する必要がある」

——どんな仕組みが考えられるか。

「例えば二種免許をなくす代わりに、会社がドライバーの運転技術に全責任を負う仕組みを導入したらいい。そうすれば会社もドライバーの運転技術の向上に目を向けるようになるし、二種免許を持っているというだけで経験不足のドライバーを大型バスに乗務させて乗客を危険にさらすような事業者もいなくなる」

——二種免許を廃止したらタクシーのドライバー不足も少しは解消できるだろうか。

「二種免許がなくなったからといってドライバーがすぐに集まるようになるとは思わない。なり手がいないのは労働条件の低さが第一の原因なのだから。しかし二種免許を廃止して入り口のハードルは低くすることには意義がある。採用した後で各社が責任をもって運転技術を磨いたらいい」

損得より先に善悪

——値下げ派とも聞いたが。

「『損得より先に善悪を考えよ』『お客に有利な商いを毎日続けよ』これは商いの原則である。このことを理解していないタクシー経営者が多い。前回の消費税アップのとき、初乗り距離短縮運賃を導入したのは乗り捨て部分を少なくしてお客に有利な商いをしようと思ったから。営業所がある大分県の方はうちにならったが、北九州の方は同調しなかった。初乗り短縮にすると売り上げが下がるというのが反対派の人たちの言い分だが、そういう人たちは肉屋で1キロの牛肉しか注文していないのに1・5キロ分の料金を取られても平気なんだろうか。普通はそんなことをされればお客は怒るだろう。ほかの商いでは許されないことがなぜタクシーでは許されるのか。乗車していない分までお客にお金を払わせるのは悪。その考えに立てば加算運賃の刻みは小さいほど良い。四国の吉本交通（高知県南国市）が加算運賃を80円から20円にしたのは商いの原則からすれば正しいことをやっている」

——刻みが小さいとメーターがチャカチャカ上がってお客の心臓に悪いという事業者もいるが。

「今のメーターは昔のようにガチャッと音を立てて上がったりはしない。乗った分だけ運賃を払うという習慣がお客の方で身に付けばメーターの動作は気にならなくなると思う」

——初乗りは１０００円にしても乗る人は乗るという強気な値上げ論者の意見もあるが。

「お客に損をさせても構わないという発想は自分で自分の首を絞めるようなもの。お客から損をしたと思われる商いがうまくいくわけがない。ありがとうと喜ばれてはじめて売り上げもついてくる。お客に満足してもらえる商いをするにはどうすればいいか。初乗り短縮をきっかけに運賃のあり方をみんなで考えていくべきと思う」

地域に合わせた運賃体系導入を

——時間距離併用制運賃についてはどうか。

「交通渋滞が起きる都会と行橋のような田園風景のあるのどかな田舎とでは運賃のあり方が違ってきて当然。行橋の場合は距離制だけの方がお客は安心して利用できる」

——福岡では今度の運賃改定に合わせ、深夜早朝割増の適用時間を11時から10時に前倒しをしたが。

「割増のスタート時間は深夜1～2時くらいからでいいと思う。そもそも深夜早朝割増運賃が導入されたときは業界は右肩上がりで、タクシーよりもお客の方が多かった。迎車料金も取り、ほかに取れるところはないかと言っていたような時代だった」

深夜割増も見直しを

——深夜早朝割増も見直しが必要だと。

「そう思う。しかしそう言うと、ドライバーに深夜手当を払わないといけないからこのままでいいんだという反論が必ず返ってくるが、その理屈で言えばコンビニのおにぎりも深夜10時を過ぎたら値上げしないといけなくなる」

——路線バスも手掛けているがタクシーと比べてドライバーの集まり具合はどうか。

「バスの方が集まりやすい。タクシーより社会的地位や世間のイメージ、利用者からの評価が高いとドライバー自身が考えているためではないか。路線バスは西鉄が撤退したため頼まれて引き受けたが、補助金は西鉄時代の10分の1しかもらわずにやっている」

貨客混載は旅客向き

——貨客混載は。

「貨客の区別もそろそろいらなくなっているのではないか。宅配業界が旅客に参入するという話があるが、あの配達スピードで高齢者を乗せて走るというのはどうだろう。むしろ旅客が荷物を運ぶ方が向いているように思う」

——行橋市長だった父親について。

「正義感が強く、商いでも政治でも信念がまったくぶれず、まっすぐな男だった。市長は13年10カ月、4期目の途中で体調を崩して身を引いた。行橋駅の高架や市庁舎、学校、し尿処理施設、ごみ焼却場、総合体育館などいまあるインフラのほとんどは親父が造った。行橋市の財政再建団体への指定をめぐっては革新系の労働団体などが市庁舎を取り囲んで議場に入れず、機動隊を動員する騒ぎだった。反対派は自宅にまで押し寄せて、「おれは関係ないやろ」と言いながら私は家の中に入っていた（笑）　いま県会議員をやっている息子が国政選挙に維新から出馬したときに得た票は親父の票だと私は思っている」

地元九州北東部のタクシー事業に集中

——いま、猫も杓子もインバウンドに目が向いているが観光への取り組みは。

「旅行事業もやっているのでいろいろ企画して地域の人を観光バスでよそへ連れて行くことはやっているが、インバウンドには関心がない。特需に振り回されるよりも地域の人のために何ができるかに力を入れている」

——他地域への展開は。

「福岡でタクシー会社が売りに出ているという話があってもここから出て行く気はさらさらない。北九州の小倉南区から大分の豊後高田市まで、この日豊本線沿いをきちっと守っていくことが私に課せられた仕事だと思っている」

住民の視点で

——なぜ外に打って出ないのか？

「生まれも育ちもこの地域。大学（立教大）進学でいっとき上京していた時代を除き、ずっとここで生活している。商いというのは業界内の競争だが、自分の土俵でケンカした方が負けないに決まっている。タクシーだけでなく、路線バスやコミュニティバスなど全部含めるとこの地域の公共交通利用者の80％以上はうちのお客さん。二種免許を廃止したら白タク・ライドシェアがはびこるという人もいるが、私は脅威に感じたことは一度もない。なぜなら、うちは常に、買い物難民がいたとして、地域のタクシー会社としてどうすればそういう人々を助けられるかという視点で仕事をしている。配車手数料のことしか頭にないウーバーがこの地域でうちに勝つことは絶対にない」

全タク連川鍋体制 新しい発想に期待

——川鍋新体制をどう見るか、地方に疎いとの批判もあるが。

「地方に疎いのは最初から分かっていること。これから勉強すると言っているし、地方の声を政策に反映させていってほしい。私は川鍋氏のような人でないと新しい時代は切り開けないと思っている。IT武装化して、この時代にマッチしたタクシーのあり方というものをぜひ構築していってほしい。とても期待している」

西日本 夏の特集

ホークスタウン周辺渋滞緩和

タクシー乗り場 12日から 業界の威信かけ

福岡市が主催する「ホークスタウン周辺交通対策会議」は、ヤフオクドームでプロ野球やイベントが開催される際に客待ちタクシーによって引き起こされる交通渋滞を緩和するため、北側階段から南側階段にかけて約80台の乗り場を設置する取り組みをスタートさせるが（既報）、当初予定していた運用開始日を7月29日から8月12日に変更した。当日は午後1時からプロ野球の試合が予定されている。

乗り場の運用スタート時間はおおむね野球は開始2時間30分～終了後1時間、イベントは終了前30分～終了後1時間でいずれも交通状況を見て判断し、街頭指導員が配置されている間は適用時間帯となる。

ルールの順守が 乗り場設置条件

違反車両は街頭指導員がその内容などを記録し、協会が取りまとめて福岡運輸支局長に報告。毎月の理事会でも報告され、違反事業者に対しては協会から改善指導を要請する文書を送付する。

福岡市タクシー協会の小山登・常務理事は「乗り場のルールは協会だけで決めたものではない。運輸行政や市などでつくる交通対策会議で決定したもので、軽率な行為は業界の威信に関わる」とし、「今回、無償で提供される乗り場を今後も末永く確保できるかどうかはわれわれがルールを順守できるかに掛かっている」と強調、個人タクシーを含む会員事業者に徹底を求めている。

広告

遠賀タクシー 木原社長

出張講演を受付中

「走らず稼ぐ方法」伝授

親孝行サービスのヒントを得た七山村（現、佐賀県唐津市）のお母さん（92）と一緒に映る木原社長（左）

地方のタクシー会社の皆さん、距離で稼ぐ時代は終わったと感じることはないですか。

高齢者が増える一方の地方で今、タクシー会社に求められているのは単なるＡＢ間輸送ではなく、病院への付き添いや途中で立ち寄った木陰での語らいといった「時間の共有」ではないでしょうか。

遠賀タクシー（福岡県遠賀町、木原圭介社長）では距離制よりも時間制に軸足を置いたハイヤー（ＺＯＣ）をタクシー以上に稼働させ、親子でタクシー代をシェアする親孝行サービスも導入し、この「時間の共有」を実践しています。口コミでじわじわと会員申し込みも増えており、時代のニーズに応えているという実感があります。

酒と温泉さえご用意して頂けたらどこへでも出張講演します。共に、「時間の共有」型タクシーを普及させましょう。

（木原、電話０９０－２５０３－２３５５）