

運賃多様化と消費者利益

栗田房穂

宮城大学
事業構想学部教授

Fusaho AWATA

Professor, Faculty of Project Design,
Miyagi University

規制緩和の流れを受けて、今春から東京、千葉などの首都圏をはじめ、新潟、岡山、宮崎などで、タクシー運賃が多様化した。

近距離客の開拓をねらって、「初乗り距離短縮運賃」（東京では1kmで中型340円）を採用するタクシー会社が多い。利用者の中には「台数が少なく、探してもなかなか見つからない」や「料金体系が複雑になった」などの不満もあるが、概して評判がいい。業界にも、とくに大きな混乱はない。私には、現段階ではまだ利用しにくいとしても、「安いタクシーを含めいろんな価格が存在すること」自体が、利用者に支持されているように思えてならない。

タクシー業界の価格体系の基本は、「同一地域同一運賃」である。今度の運賃多様化は、その基本原則が事実上、崩壊しつつあることを意味する。道路運送法が施行された1950年代前半から導入されたものだが、法的な裏付けはなく、運輸省は通達によって業界を指導している。その根拠は、運賃がタクシーごとに違うと、利用者の混乱を招き、ひいては業界の安定が確保できないというものである。たとえばの話、「流し」のタクシーを利用する場合、安いのが来るのか高いのが来るのかわからないので、利用者にはかえって不利益をもたらすというわけだ。

もちろん、そういう側面は無視できないが、成熟社会の消費者はそれほど目くじらを立てはしないのではないか。これまで、私は、新聞社の交通問題の論説委員として、そう主張してきた。現実に、例証がある。

たとえば、航空業界は長年、正規運賃の利用者が不公平になるという理由で、格安航空券の排除をめざしてきた。新幹線にしても、JR各社は「同じ車両の同じような座席に違う運賃の乗客が座っているのは不公平である」と主張してきた。しかし、個々の利用者は、隣席に安いチケットの人がいようととくに気にするふうでもない。割引チケットの人がいても、自分が損をしたなどというケチな考えをする人はそんなにいるはずはない。

こうした利用者の意識が、多くの分野での運賃多様化の原動力になった。それが、ようやくタクシーにも及んできたにすぎない。いささかの混乱は伴うにしても、運賃多様化は今後も広がりを見せるだろう。それは、明らかに、利用者のニーズに合致するからである。

消費者利便とは、多くの選択肢のなかから自分の判断で自分の好みに合った商品やサービスが選べることといえる。交通手段であっても、例外ではない。しかし、監督官庁も業界も、運賃多様化と安全性の問題をからめて、そんな消費者ニーズへの対応を怠ってきたきらいがある。

主要先進国で進出した交通輸送分野での規制緩和が、安全性に悪影響を及ぼした事実はない。現実に、安全走行のできない事業者は消費者の不信を買い、その挙句、市場から追放されるだろう。消費者にとっての最大の関心は、価格が安く安全で快適な移動なのである。タクシーに限らず、航空機にしても、鉄道にしても、こんな消費者利便に配慮しない事業者は、舞台を去るしかない。

原稿受理 1997年5月6日