

タクシーの安全と市民権

森山邦人*

Safety and Civil Rights of Taxi

Kunito MORIYAMA*

福岡県内を走るタクシーの運転マナーがかんばしくないという調査結果を、福岡県警察本部が58年4月に発表した。それによると福岡市の中心街の交差点で調べたタクシー500台のうち78台が信号無視や歩行者妨害などの違反をした。全体の15%が違反をしている勘定で、大阪、東京などの大都市に比べて2倍以上の違反率だという。この数字はタクシー業界に運転マナー向上を求めるものであることはもちろんだが、同時に、なぜ福岡だけがそんな状況にあるのかという問題を考えざるを得ない。

一つは、道路事情の悪いことが、その背景にあるように思われる。福岡市民110万人の過半数が住んでいる同市西南部では、完全縦貫する4車線以上の道路が1本もない。幹線道路は都心部へ逆放射状に集中しているため、市外へ抜けようとする車の多くが、都心部を経由しなければならない。朝のラッシュ時には、通勤車と市内を抜ける車が同じ道路に入ってひしめき合うことになる。さらに、バス専用レーンの設置によって一般車やタクシーの渋滞がつのっている。

そうした走りにくい条件に加えて、福岡のタクシーの数が人口比で全国一である（福岡は1台当たり197人、全国平均は470人）。過当競争が起きているのは当然と言える。運転者のいらだちやすい環境に加え、気性の激しい人が多いと古くから言われてきた土地柄である。そうしたことを、粗っぽい運転の多い原因に結びつけて考えることもできるのではないか。

交通混雑の解消のため、今春、地下鉄が1線開通した。しかし、人口急増地帯を離れて通っているために、期待されたほどの効果は上がっていない。都心部集中型の都市構造が足かせになって、交通混雑を外へ分散できぬ例は、福岡市だけとは限らないだろう。だが、都市づくりのなかで、交通体系の視点を欠いていたうらみが同市ほど大きく返ってきている例は、ほかにあまり見られない。だが、ここでそれを責めるつもりはない。そうした状況の下で、タクシーが本来の機能とみられているものを、徐々に失いつつあるのではなからうか、という疑念を呈したいのである。

タクシーは、①市街地内交通でいちばん便利な乗り物であり、②より速く、③目的地の最近地に着ける、などがわれわれの考えているタクシー像であった。それが①の場合、ラッシュ時の市街地を敬遠するので、なかなか手軽につかまされぬ乗物に変わりつつあるのではないか。②の場合、優先レーンを走るバスより遅い車になりつつあるようだ。それどころか、走りくいためにいらだちが昂じて、バスレーン進入や赤信号での通り抜けをするなど、危険な乗物のイメージさえ帯びる恐れもでてきているように思われるのである。

タクシーにとってそれは気の毒な事態ではないか。大量輸送時代にそぐわぬ乗物だから仕方ない、と割り切れるものでもなからう。タクシーに正当な市民権がある以上、何らかの回生策を立てるべきであると思う。福岡市だけにとどまる問題でないことも強調したい。運転者にマナーの向上を求めるのはもちろん大事だが、さらに広い視野でこの問題を考えたいものである。

* 西日本新聞社論説委員
Editorial Writer, Nishinippon Shimbun Press
原稿受理 昭和58年5月23日