

## 内外交差点

# 業界のバブル期 タクシーと時代②

直井 幸男氏 (全自交東京地連書記長) 第2/6回

## ■バブル期

「おつりは取っというて」、この言葉を何度聞いたのだろうか。現在はキャッシュレス決済が主流になったので、乗務員がこの言葉を聞く頻度は減っているでしょう。筆者がタクシー乗務員に成り立ての頃はバブル後期で、まだまだ売り手市場が続き、深夜のお客様はタクシーの奪い合いを繰り返していた。新宿や六本木など夜の繁華街には、週末に限らず明け方近くまで多くの人が往來して、実車率は今では考えられないくらい高かったと思う。主要国道の上り線には、空車のタクシーをいち早く捕まえようと、車道まで人があふれている時間帯もあり、異様な光景だった。人によってはタクシーチケットを振りかざしながら、お目当ての会社の車に走り寄って来るとか、中には1万円札を振りかざしてなんとか空車をゲットしようとする強者もいた。

反面、近距離客に対しての乗車拒否も横行していたようだが、筆者はきまじめな性格なので(?)、どのようなお客様でも利用していただけるだけありがたいと思い、そこにタクシーを必要としている人がいれば、気分良く乗車してもらうという精神で営業を続けていた。おかげさまで、日車営収はトップクラスで、出庫の際には釣り銭をきっちり2万円用意するのだが、帰庫して納金を済ませ、釣り銭箱の残高を調べるのが楽しみであった。営業の仕方は大きく分けて、付け待ち・流し・無線などがあるが、無線受信の感度が良い場所には無線屋と呼ばれる空車のタクシーが、列をなして待機している光景が各所に見られた。確かに無線配車での当たり(運賃1万円以上)の確率は高く、一日に数回の営業でそれなりの営収を上げてくる無線屋も数多くいたが、地域公共交通としてはすべての利用客を分け隔てなくお乗せすることは責務と思えるので、筆者はオールマイティーに対応する営業スタイルを貫いた。

当時は地元の同級生と比べると、かなり高額な年

収を得ていたもので、思い切って埼玉の郊外に新築の一戸建て住宅を購入したのだが、バブル崩壊で住宅ローンの支払いに苦勞する羽目になった。



バブル崩壊はA型賃金の崩壊に繋がり、右肩上がりの賃金体系が将来の生活設計をする際に夢を持たせていたのだが、A型賃金の崩壊とともに、木々端みじんにその夢が砕かれたのだ。バブル崩壊後は、春闘毎にボーナスの支給額が目減りし、最終的にはゼロになるなどしたために、A型賃金としての退職金も精算して、新たに考案されたAB型賃金への移行を余儀なくされ、交通費の実費支給もなくなってしまい、会社に対する不満が募ったことが、組合活動を始めるきっかけとなった。

バブル景気で羽振りの良かった知人たちも、バブル崩壊とともに落ちぶれていったという話は、枚挙にいとまがないくらい記憶しているが、バブル期のチップ収入は、それ相応の額になったので、馬鹿にならないくらい、小遣いの足しになっていたことが懐かしく思える。

因みに、筆書はよく海外旅行に出かけるが、アメリカなどチップ文化がある国に行くとタクシーを利用する時は、支払いの際に釣り銭は受け取らず、「Keep the change」(おつりは取っというて)といって、それ以外に運賃に対して20%程度のチップは別に渡すと、ドライバーさんは満面の笑みを見せてくれる。<続く>

