



第6回

公共交通としてタクシーが求められているもの

～元労組幹部S氏の眩き

今月のテーマについては、これまで学識経験者の方々が講演等でお話され、私のようなものがお話しさせていただくのは差し出がましいが、元労働組合役員として、また、職場目線からの考え方としてあえて書かせていただきたい。

まず、「公共交通」とは何か？「自動車を使用しない不特定多数の人々が、通学・通勤・買物・通院などの移動を所定の運賃を支払えば自由に利用することができる交通機関を指す」とある。公共交通機関として鉄道・バス・地下鉄・モノレールなどはもちろんだが、タクシーは日本において過去から鉄道やバスと違い、公共交通機関という認識はされてこなかった。しかし2002年のタクシー規制緩和後に生じた供給過剰や運賃競争を適正化する必要性に迫られ、立法において公共交通と位置づけられたことは承知である。それでは公共交通と位置づけされたタクシーが果たすべき社会的役割とは、利用者から求められているものとはなにか？

マクロ的には、タクシーはフィーダー輸送であり、鉄道・バスなどの大量輸送機関の補完的役割を果たすとともに、ドア・ツー・ドアの機動的・個別的公共交通機関として、その使命をきちんと果たすことが大きな役割である。しかし改正タクシー適正化・活性化特措法において事業者の責務として「地域公共交通として重要な役割を担っていることを自覚する」とされているが、実際に各事業者自身がその自覚を持っているのか疑問が残る。鉄道・バス事業とは異なり、公的補助制度がまれであり、経営者は収益が確保できるビジネスとして取り組んでいるのが現実ではないのか。公共交通でありながら収益が見込めない事業においては無関心であり、公共交通空白地域においては事業撤退が目立つようになっている。また、タクシー乗務員の給与が歩合制度ということもあり、乗務員も収益の上がる時間帯の稼働が目立つ。賃金制度の問題もあるが、このような

状況では、真の公共交通を担う交通機関と言えるのか疑問である。

前述したが、大量輸送機関の補完的役割をきちんと果たすのが使命である。高齢化が進み、私の営業区域でも例外なく利用者の高齢化が顕著である。職場では、夕方まで特に車いすや歩行器を利用される近距離利用者、障がい者、また、介助や介護が必要な方も少なくない状況下、車いすや荷物の積み下ろしなど、嫌な顔をせず笑顔で輸送するのも公共交通として当然である。雨天時や病院への送迎、繁忙時間帯に無線配車を含め、素早く対応できる体制づくりも不可欠である。

公共交通として位置づけられたタクシー事業だが、事業存続も含め、今後継続して使命を果たせるのか？タクシー事業においては依然として厳しい経営状況が見られるが、この状況が悪化すれば、輸送サービスの停滞を通じて経済活動や生活に支障が生じ、公共交通としての役割を果たせない可能性が出てくる。これらを未然に防ぐには、急速な高齢化や人口減少などの環境変化の中、利用者のニーズに即したサービスを提供する事が求められる。

また、乗務員確保や乗務員一人あたりの生産性の向上、利用者へのサービスの向上、悪質事業者・乗務員の排除などは不可欠である。タクシー乗務員は減少傾向にあるが、この現状が改善されなければ、ライドシェアの推進や自動運転の導入が進められ、タクシー業界自体の存続が危ぶまれる。業界において利益確保は当然だが、今一度、全体を見つめ、公共交通としてタクシーが何を求められているのか考えていただきたい。また、乗務員の労働条件を向上させ、質の良い乗務員を確保し、タクシーが公共交通としての使命をきちんと果たし、社会貢献していくようお願いしたい。

