

業界の「幕末期」 タクシーと時代③

直井 幸男氏 (全自交東京地連書記長) 第3/6回

仰々しいタイトルを付けて見たが、江戸時代における幕末期とは、黒船来航から戊辰戦争までを指し、平成時代にはライドシェアという黒船ごとき新種のビジネスモデルが、世界中のタクシー産業に狼煙をあげ、日本には楽天やソフトバンクもかかわりながら来航してきた。その頃のタクシー産業は、バブル崩壊で需要が激減しているところに、規制緩和という傷口に塩を塗るような政策が大手を振るい、業界への新規参入が増加し、供給過多で悲鳴を上げているところだった。平成という元号名とは裏腹に、中国式白タクやライドシェアがタクシー業界に殴り込みをかけてきて、それを食い止めなければ、産業自体が崩壊するという危機感が蔓延していた時代だ。

タクシー産業自体は、時代の流れと共にサービス産業という色合いを意識して、コンプライアンスを重視しながら接客接遇の品質を強化して、利用者の利便性向上という旗のもとに、さまざまな活性化策を取り入れ始めていた。そのようにかつての「運ちゃん」から「タクシー乗務員」への転換が幸を奏して、利用者からも認められ、世界からも評価が高かった日本のタクシー産業は、日本の法律にも守られながら、ライドシェアの本格上陸を食い止めている。

平成以降からのタクシー産業は、昭和では考えも及ばないほどのハイスピードで進化を遂げ、ハード面でいうとデジタル化された、料金メーター・タコメーター・無線機器・キャッシュレス決済機・ナビゲーションシステム・多言語対応タブレット・ドライブレコーダーの設置は当たり前になり、運賃関係では、事前確定運賃・ダイナミックプライシング・一括定額運賃・定額運賃などがあり、サービスの向上を目指した、陣痛タクシー・キッズタクシー・子育てタクシーなどが登場して、観光タクシーも試行錯誤を繰り返したりしながら、さまざまな商品開発が進んでいる。

ここ数年はコロナ禍で、感染防止対策を施したニューノーマルタクシーの導入などで、設備投資の負担が増えるとともに、テレワークの普及拡大や外出自



粛の波が需要激減をもたらし、収益的には大打撃を被ったが、2022年11月14日の東京都特別区・武三地区の運賃改定が東京のタクシー業界に光明をもたらし、なんとかひと息つけたのではないだろうか。

幕末期に当てはめた戊辰戦争に対応する争いと言えば、アプリ戦争があげられるだろう。スマートフォンアプリによる配車は急成長を遂げており、GO、S. R I D E、D i D i、U b e rが目立ったアプリとしてしのぎを削っている。その中で郡を抜いているのはGOで、提携会社の多さもさることながら、TVCMで繰り返し宣伝されているのでユーザーが増え続け、大手タクシー会社の乗務員は、売上の80%以上がGOによる配車と言っている。いずれ1強のGOに統一されれば、そのアプリひとつで全国どこでも利用できることで、ユーザーにとって利便性が向上すると思うのだが、それぞれの利権が絡むので実現は難しいだろう。

このように時代とともに、さまざまな変遷を繰り返しながら、タクシー産業が成熟していくのは、業界内にいる人間としては楽しみでもあるが、この産業が今後どうなっていくかは、次回の「黎明期」で推察してみようと思う。

