

# 現在が新黎明期 タクシーと時代④

直井 幸男氏 (全自交東京地連書記長) 第4/6回

利用者がタクシーを必要とするのはどんな時だろうか？ 東京ハイヤー・タクシー協会で実施したアンケート調査に詳細なデータがあるが、都会のビジネスマンは迅速な移動手段としてタクシーを選択することが多いだろうし、一般的には単純な足変わりとして観光目的での利用、訪問先で地理が不案内な時に利用、終電を逃した時に仕方なく利用、歩く距離や時間を惜しんでの利用、悪天候を回避するための利用、買い物などで荷物がある時に利用、タクシー以外に移動手段がない時の利用など、様々な場面でタクシーが活躍している。

空車のタクシーに乗車するのは、駅などにあるタクシー乗り場、走行している空車に手を上げて拾う、電話による無線配車、スマホアプリによる配車など、様々なシチュエーションによって乗り方も変わってくる。スマホアプリはGPS機能により、配車された車両の所在地が確認できるなど、安心感があって好評なため、需要が急拡大している。料金の収受に関しては現金のほか、クレジットカード、チケット、クーポン券、ICカード、電子マネーなどがあり、現在はキャッシュレスが主流になっている。インバウンド需要に対しては、東京タクシーセンターが外国人旅客接客研修を開催してコミュニケーション力を高めるための環境づくりに取り組み、決済機能も搭載した多言語対応タブレットの導入で、グローバルなサービスを展開している。

現在主流となっているタクシー車両のJPNタクシーは、車いすのまま乗降できるUD仕様だが、スロープの設置に時間を要するし、左側にスロープを設置するためのスペースが必要なので、駅のタクシー乗り場や降車場では乗降が困難という問題がある。普及が進んだドライブレコーダーは、事故や車内で発生したトラブルを映像と音声で検証できるので、警察と連携しての犯罪捜査や防犯にも役立っている。最新技術を応用して、タクシーの利便性向上に役立つ機器やシステムの開発は、今後も進んでい

くことだろうし、Ma a Sが本格的に実用され始めると、タクシーの利用幅が広がり、実車率も向上するだろう。

一方、郊外の駅待ちや無線待機をする以外営業方法がないエリアでは、拘束時間中に数回の営業しかできず、当然ながら一般的な賃金体系のままでは、最低賃金法に抵触する賃金しか算出できないので、空車時間の大半を休憩とみなして、最低賃金を支払わずにいる事業者が多い。法を順守すれば廃業に追い込まれ、その地域でタクシーを必要としている人の要望に応えることができなくなるのである。

実際、それなりの乗降客がいる。とある鉄道駅近隣には、タクシー会社が存在せず、駅を降りてからタクシーを利用しようと思ったが、途方にくれてしまったことがある。国土交通省は営業エリアの拡大を政策として取り組むとしているが、実際に事業者からの提案はまだ無いということだ。3.11のような大災害時などには、営業区域を解除してタクシーを利用できれば、絶対的に効率の良い運用ができるのだが、行政は真剣にそのことを考えているのだろうか？利用者がほとんどいない定期運行バスでも、その路線が廃止にならないよう、行政から助成金が出ているケースもあるようだが、タクシーも事業としては営利目的でも、利用者に寄り添った政策を第一に考え、地域公共交通として市民の足を確保することが必要なのではないだろうか。

