

内外交差点

日常業務への「福音」 タクシーと時代⑤

直井 幸男氏 (全自交東京地連書記長) 第5/6回

現在、タクシー乗務員として生計をたてている諸氏は、何故にこの職業を選択したのだろうか？

近年は新卒乗務員の採用も進み、若年層が業界に参入することが増えているし、女性もどんどん参入してきている。しかし過去には、前職の調査をしたら全ての職業が網羅されているぐらい、バラエティに富んでいた。

要するに前職で何か問題があって離職し、再就職先として選択する時に選ぶ職種の筆頭がタクシー乗務員だったと思う。一般産業との平均年収を比べると、かなり低賃金だが、若年層になればなるほど同学年との賃金比較では、引けを取らないどころか、それを上回ることが多い。しかし、賃金体系として現在はA B型賃金を採用している事業者がほとんどで、バブル期以前に多かった右肩上がりのA型賃金と違うので、年功による基本給UPはほぼない。従って、中高年齢者にとっては、同世代の一般産業で働く人との年収差がかなりあるので、それがデータ上に大きな賃金格差として現れている。

東京の法人タクシー乗務員の平均年齢を見ると2022年で51.8歳というデータがあるが、筆者がタクシー業界に入ってきた時は、30代前半でA型賃金だったが、新人といえども日車營收がものを言う世界では、「頑張れば頑張った分だけ年収が跳ね上がる職業である」という魅力につられたことは間違いない。

出番に関しては隔日勤務と日勤とナイトの3種類があり、ほぼ隔日勤務でシフト分けされていた。6時出庫のA勤が1番早いシフトで、7時出庫はB勤というように、1時間毎に振り分けられたシフト車両の担当に付くのだが、通勤時間や営業スタイルによって、希望するシフト

に配車される。隔日勤務だと明け番で睡眠時間を犠牲にすれば、趣味に費やす有効な時間を捻出しやすいという利点もあるので、営業所には野球部やゴルフ部などのスポーツ系や、囲碁・将棋部や写真部などの文化系クラブが数多く存在し、活発に活動している。出番調整をすれば、まとまった休みを取ることも可能だし、有給休暇を取得すれば急な法事などにも対応できる。

職業としてのタクシーを考えると、市民の足である地域公共交通として、任意の乗車地から目的地まで、眠っていても運んでくれる、最高に便利な乗り物として利用者にありがたがってもらえる、こんな移動手段は他にはないだろう。バスや電車や航空機は決まった路線で時刻表にそって運行しているので、よく言われるドア to ドアのラストワンマイルを担っているのがタクシーである。これは社会インフラには必要不可欠なもので、とくにコロナ禍においては、タクシー乗務員がエッセンシャルワーカーとして位置づけられ、利用者に喜ばれることで、やりがいを感じる職業でもある。

そうなのだ。タクシーは多くの人の役に立っている仕事であることは間違いない。しかし、多くの人が認識されているように、社会的地位のポジションが高くない職業かもしれないが、人の役に立っていることに誇りを持って、タクシー乗務員としての日常を楽しみながら、業務を続けて欲しいものです。

