

内外交差点

女性乗務員登用でRSに勝つ 科学的根拠に基づく採用を

大久保 恵美氏 (兵夕協副会長) 第10/12回

新年、明けましておめでとうございます。本年もよろしく願い申し上げます。

昨年から問題となっていますライドシェア導入問題ですが、毎日新聞の世論調査で62%がRSに乗りたくないとおっしゃっているということは、タクシーのビジネスチャンスと捉えられると考えています。女性として乗務経験のある身から言わせて頂くと、女性のお客様から「女性乗務員で安心した」というお声を頂くことも度々ありました。本連載3回目でも指摘させて頂いた女性乗務員を希求する声世界的潮流だと改めて考えるところです。既に配車アプリプラットフォームにも、女性乗務員だけを指定することは技術的に可能と回答を受けています。RSに勝つために、女性乗務員の登用こそ市場のニーズに応えるものであり、安全・安心+女性乗務員の活用が進めば仮にRSが導入されても、競り勝つ地力が得られるのではないのでしょうか。

先日、女性乗務員を登用している事業者に話を聞く機会があり「女性は運転に不安がある」と聞きました。また、女性は運転が下手なのではないか—という疑問自体が、時代的に扱いづらい問題であり、タブー視されているという悩みを伺いました。しかし、そこに目を背けては、業界をよくするための議論が行えないと考えています。

北海道大学工学部の研究（女性運転者の運転挙動と意識に関する研究）では、運転することに対する意識で男性の61%が「苦手な技術はない」と答えているのに対し、女性の61%は縦列や車庫入れなどの駐車が苦手だと回答しており、苦手技術がないと回答したのは16%に過ぎませんでした。しかし同論文では女性は男性に比べ慎重で、安全確認をし、余裕を持った運転をしている—と結論付けており、危険因子は性差よりも運転頻度、運転歴、免許取得時の年齢にあると分析しています。同様に交通事故防止コンサルタントの上西一美氏も、事故率は男性と女性に差はなく、一般的に男性と比べると運転距離や時間が短い傾向にあり、経験や知識が不足してい

ると指摘しています。こうした科学的エビデンスに基づいて考えるべきであり、「根拠のない事故多発可能性」を理由に女性乗務員を採用しないのは、業界にとって、もったいないと思います。

私自身も2020年に適性診断結果を受け、先日、大阪ガスオートサービスさんの行っている適性診断を受けてきました。それらの結果を総合的に判断したところ、運転の動作のスピードの遅さが指摘される一方、運転動作の正確性で高い評価を頂いた—のだと思います。講評では「確認だけではなく、把握するという心を心がけ、空間認識能力を鍛えるべき」とのアドバイスを頂き、体格により生じる死角も体感させてもらいました。対応策として、「コメントリー運転の実践」が良いと教えて頂きました。

こうした女性特有のデータを活用・分析して教育していくのは経営者や運行管理者であるわれわれの仕事であり、こうしたことを積み重ねていくことで一人でも女性を採用できるように取り組まないと、女性乗務員率4%という状況は改善しないし、女性乗務員が増える未来は実現しないと思います。われわれはもっと努力を重ねていかななくてはなりません。「女性に向いていない」とか「女性には無理」という言葉で片づけて、何年も前から乗務員不足に陥る未来は分かっていたのに、何の工夫もしなかった私たちの責任だと後悔の念もあります。

少し昔の話になりますが、タクシー関連の旅行会社の役員の方が2000年に、米・ロサンゼルス市のタクシー事業に関して「車は最適な移動手段であると同時に、身を守る鎧でもある」とレポートしています。当時も今も、外国における流しタクシーの危険性は指摘され続けていますが、これまで私が一貫して主張してきた、タクシーが利用者にとって「安全シェルターになっている」という考えは24年前に既に提唱されています。23年12月13日から当協会は兵庫県警と振り込み詐欺防止で連携していきますし、現在、「子ども110番」の取り組みにも注力しています。社会的役割を担った上で、公共交通としてタクシーを走らせているということにRSと異なる社会的意義があると確信しています。

