

内外交差点

絶対条件はレベルを落とさぬこと NRSの対応は不可避？

大久保 恵美氏 (兵夕協副会長) 第11/12回

現在、日本型ライドシェア（NRS）についての議論が全国的に話題になっています。第3者にライドシェアをさせないために、せざるを得ないのが現状ではないでしょうか。私見ですが、当県でもガイドラインの検討を行っていく必要があると思います。外国ではライドシェアの登場によりタクシー事業者が大打撃を受けていますが、われわれがアンダーコントロールすることができれば、爆発的な拡大に歯止めをかける可能性が残ります。現在、米国型RSの導入を推進している河野太郎・デジタル担当相たちは、われわれが「やらない」と言ったら国民の移動権の確保に協力しないと主張して、ライドシェア新法を加速させることは想像に難くありません。各論部分については、事業者の皆さんの判断にお任せすることになるかと思っています。また、絶対条件として、NRSの部分でも安心・安全のレベルを落とすことはできません。

本音を言えば、まさか、RSを自分たちがするのかと、正直戸惑っています。一方、これはチャンスだなと思うところはあるし、タクシー事業者が行うものだからこそ、乗客が危険にさらされるものではなく、そこに良い形でタクシーのエッセンスを取り入れた、まさに日本型といえるものを作れる希望もあると思っています。課題は沢山あります。RSの危険性はこれまで主張してきた通りですが、要はこれまで日本のタクシーがどのような役割を果たしてきたかということ。海外のサイトやインターネット掲示板などでは、日本のタクシーは非常に評判が良く、「清潔である」「サービスのレベルが高い」、「料金が明確である」「服装がしっかりしている」という評価が非常に多いです。オートドアについても、「おもてなしの心」と評価されています。大阪トンボ交通さんが1964年の東京オリンピックに向け、発案したおもてなしの心であり、お客様を後席に誘導して乗務員を犯罪から守ることを目的にしている——などと紹介している記事もありました。

また、23年8月16日のセカイコネクトの記事では日大手市場調査会社・IMARCの市場調査レポートで、世界のタクシー市場規模は2028年までに4.93%の成長率を示すとの予測が示されていると紹介され、その要因に米・サンフランシスコでの無人タクシーの全面解禁やMaasに

おける活用があると分析されています。私たちからすれば安全・安心・快適な移動サービスの提供に関することは、すべて当たり前に行ってきたことです。それが、現在のタクシーのブランドです。

問題は、このブランドをどれだけ守っていけるのかという点。「当たり前」をRSドライバーたちにどれだけ教育できるか。タクシーが最も世間のお役に立つ時間帯は午前1時～5時くらいの公共交通がタクシーしかない時間帯です。タクシーが丁寧で安全で良いものだということが今まで深夜帯の治安を守り、犯罪の抑制に貢献してきたと思っています。警視庁の令和4年度の犯罪情勢レポートで、治安に関するアンケート調査が発表されており、その中で日本の治安が良いかとの問いに対し、「そう思う」または「まあそう思う」と回答したのは全体の68.6%を占めています。前年は75.9%で、悪くなったとはいえ日本人がここまで安全に暮らせると思えるのは、日本の夜が安全だからと言え、午前1～5時の時間帯の輸送を一手に引き受けているタクシーが悪くないからだと考えられます。日本のタクシーが「夜中に女が一人で乗ることが間違い」と言われるような、私のこれまで旅してきた外国のようなものであれば、もっと日本の夜の治安は悪いと思います。以前にも指摘しましたが、防犯・警備大手や一部県警でさえも防犯の観点からの夜間のタクシー利用を呼びかけています。

この質を、私たちはNRSでも守っていかなければなりません。「タクシーが防犯シェルターの役割を果たす」と言われるほどの安心の担保は、運転者が2種免許を持ったプロであり、そのモラルに支えられていることで、そのクオリティを落とすことはできません。また必然的にRSドライバーにも、同じレベルを求めることになります。そうでなければ、外国のRSと何も変わらないし、これまで業界を支えてくれた乗務員たちに顔向けできません。NRSを取り入れたからと言って、乗務員不足が解消されるわけではなく、最終的には日本の治安を守るプロ乗務員を今後もしっかりと増やすことが必要であって、乗務員を守るという観点から、夜中走る乗務員を守るために防護版を付いたり等の環境を整えていくことも重要だと思います。NRSに乗務員が流れてしまうようなことがあったら本末転倒であって、それだけは業界を挙げて、労働環境を整えていかなければならない——とも考えています。

