

野放図な外国人受け入れ 「タクシーの崩壊」への危惧

大久保 恵美氏 (兵夕協副会長) 第2/12回

前は私たち女性の立場から見たライドシェアの危険性を指摘しましたが、今回はその具体的な数値についてご説明させて頂きたいと思います。

ロンドン交通局の発表では、ライドシェア運転者により、2020年には23件の強姦 (Rape)、114件のその他の性被害 (Other sexual offence) でトータル137件の事件が報告されています。2019年は235件、2018年は293件でした。同局の分析によれば、2020年が他の年と比べて被害件数が少ないのは、「コロナの影響によるものである」と説明されています。その他の性被害というのは、具体的には、腕をつかむ、キスをする、足を触る—ということが挙げられています。ロンドン交通局が市内で調査しただけでこれだけの被害が発生しているのです。この他にも、CNNの報道によれば、米配車サービス大手のウーバーが2020年6月30日に発表した安全報告書で、同社のサービスに関連して2020年はレイプ被害が141件、性的暴行被害が998件報告されています。犯罪の性質的に「被害が明らかになっていない件数」を考慮すれば、「とんでもなく多い」と評価せざるを得ないでしょう。

翻って日本はどうかと言えば、タクシー乗務員は圧倒的に被害者になっているケースが多いのです。例えば3月2日の未明、神戸市内のタクシー乗務員が乗客に暴行を受け、重症を負う事件が発生しており、一般紙でも報じられています。わが国には5828社17万7367両の法人タクシー、2万4649両の個人タクシー (21年3月末現在) が走っており、お客様に移動サービスを提供していますが、乗務員が加

害者の性犯罪事件など、ほとんど聞きません。両者の間で何が違うのか—これをそれぞれの方が考えて欲しいのです。

確かに喉から手がでるほど乗務員が欲しいという気持ちは、同じ事業者として十分

理解できます。ですが、安易にタクシー産業を「特定技能1号」の受け入れ業種とする未来を選びますか？ それを選べば、現地ガイドの言うような「外国のタクシー」となったら変わりがなくなってしまう、タクシー業界の崩壊につながりませんか—とりたいです。

「我が国のタクシー産業を守りつつ折角なら女性乗務員を増やしましょう」というのが、私の主張ですが、タクシーの乗務員が被害者となるケースが多く見受けられ、敬遠されてしまっているという側面も確かにあります。そうした人たちに安心して仕事をしてもらうために、前回もご紹介しましたが、ニューヨークのコンパートメントで完全に客席を隔離した車両のように「物理的に安全な環境」を整えてあげれば、今までタクシーを職業選択の対象としていなかった人にリーチできるのではないのでしょうか。

プライベートで私はよく、ママ友さんに「タクシーに乗ってみたい？」とお話をさせていただきますが、その際には、働き方がバリエーションある点を強調して、「子どもを送り出した後、子どもが夕方、部活が終わって返ってくるまでの間の時間で乗務できるという選択肢がある」と説明するようにしています。仮に子どもが急に体調を崩した時でも、タクシー乗務員という仕事なら他の職種と違って対応できます。そういった意味では、時間を生かして働きやすい。また、若者でも、「今日は空いているから働きたい」というニーズにも応えることができるでしょう。それでも現在、選ばれていないということは、乗務の危険性と交通加害者になるリスクが大きいのでしょうか。ママ友さんには「旦那に相談したら、他の仕事の方が安全だと言われた」と回答されることが少なくありません。

確かに私も今の状態では、身内に勤めることができません。でも物理的な安全が守られる状態であるなら、いろいろな人と出会え、人の役に立つことができる満足感、メーターの上がる楽しさを味わってもらうことができる。「いい仕事です」と人に勤めることができるようになるのではないのでしょうか。

