

内外交差点

女性乗務員の登用が最適解 安全性の放棄は業界の崩壊

大久保 恵美氏 (兵夕協副会長) 第8/12回

岸田文雄首相が10月23日の所信表明演説で、「ライドシェアの課題に取り組んでいく」と発表されました。この話や神奈川版ライドシェアの話だけを聞くと、自家用有償運送の拡大適用と変わらないのかなと思うのですが、それが蟻の一穴となってライドシェアが広がっていくのか否かは分かりません。私たちにとってはここからライドシェアとの闘いの正念場になると思っています。先日、立憲民主党の辻元清美・参院議員がOECD加盟38国中30カ国はライドシェアを規制していると述べておられ、10月20日にはライドシェアをめぐる世界各国の犯罪事案等と禁止・規制事例に関する質問主意書を提出されています。事実、ウーバー・テクノロジーズが創業した2009年以降、一時は導入した国が増えましたが、その後、犯罪率の上昇などから各国で規制がかけられ、ライドシェアを禁止する国が増えています。

そもそも元々のタクシーのあり方が異なるという問題があります。海外ではメダリオン制度をはじめリース的な構造となっており、運行管理を行うというのは日本独自の制度です。確かにリース制のタクシーとライドシェアならば相互レーティングなどがある方が良いと言われるのも一定の理解はできます。一方で、米・ニューヨーク市がTLC (Taxi and Limousine Commission=タクシーリムジン委員会) でライセンス制度を立ち上げ、タクシーが巻き返しを図る動きを見せ、世界的に規制を行っていく流れにある中で、わが国は周回遅れのライドシェアとの闘いを始めていかなければなりません。現状、各種メディアのアンケートではタクシーを支持する声が若干、上回っている状況にあります。私たちは是が非でも交通の安全性を守らなければならない状況にあります。

その一方、国交省が特定技能1号の対象に自動車運転事業を追加すると発表しました。これは事実上、われわれタクシーを含めた自動車運送事業をきっかけに移民を受け入れる制度です。外国人技能実習制度を顧みれば、今年4月時点で30万人超の実習生のうち1万2000人が所在不明となっているそうです。外国人労働者の失踪と不法就労は大きな社会問題につながっています。失踪の原

因は賃金や生活への不満で、それをかくまうコミュニティが形成され、そうした中で犯罪が増えている状況があり、欧州の事例を見れば、移民

政策がいかにナーバスなものかは論をまたないところです。私たちタクシー業界が呼び込んだ移民が私たちの国で犯罪をするということはどういうことか。「タクシー業界のせいだ」となってしまうことを懸念しています。

また、特定技能1号は、在日外国人(中長期在留者)と訪日外国人をともに対象としますが、技能試験の中に日本語能力試験N4以上の条件が付されています。この難易度は非常に高いのだそうです。現在、外国では日本語の人気の高まっているとは聞きますが、本当にそんな人材を全国で6500人も採用できるのか疑問です。2019年5月に就職活動特定活動ビザの第46号にタクシー乗務員が登録されており、こちらの日本語能力試験の条件はN1であり、同制度を活用すればよいだけです。特段、メリットが感じられません。

それにやはり、欧米各国で移民を受け入れてどうなったのかを考えると、私たちの業界が一時の供給不足で移民に頼るのはいかなものなのか。警察庁が発表した令和4年の刑法犯に関する統計資料によれば、昨年の外国人検挙件数1万2947件中、ベトナム人が3673件で28.37%となっており、ワースト1位となっています。特に技能実習先から逃げ出した「ボドイ」と呼ばれる不法滞在ベトナム人が問題になっています。残念ながら「自分から搾取した日本社会へ復讐してやる」と考える外国人が存在するようです。移民を受け入れるというのは、そういう人がタクシーで働くということ。そうした社会問題もひっくるめて移民を雇うということを考えなければならないということです。これがきっかけでタクシーが治安を悪化させていると評価されるようになったら、われわれはライドシェア推進論に対し何も言う資格はないでしょう。

やはりそうした観点から考えられるのが、全国で4.4%しかいない女性乗務員の登用しかないと考えています。そのためにも、安全性の高い防犯ボードの作成などで働ける環境を整備することから始めることが必要となります。各所の協力ですでに試作品は完成しているので、近く、皆さんにお披露目できればと思っています。

