

## 内外交差点

# なぜタクシー業界は、 本業を売り込まないのだろうか？

加藤 博和氏 (名古屋大学大学院教授) 第4/12回

全タク連発行の「TAXI Today in Japan 2024」には、タクシー業界の現状や様々な取組、そしてスタンスが30ページにまとめられている。そこには『365日24時間、あらゆる場所を走行する』『ドア・ツー・ドアの交通機関』と太字や大きいフォントで書かれている。しかし、この「本業」であるタクシーサービスが日本全体でどのレベルでどのように提供され、それによって『国民生活の足、地域の活力の維持、地方創生の担い手として』どう貢献できているかの具体的な記述はない。なお『』内はTAXI Todayからの引用である。

4ページを占める『お客様のニーズに応える地域公共交通機関』は、『365日、早朝から深夜まで個別輸送、面的輸送に対応できるタクシーは、地域のニーズに応じた機動的なサービスを利用者の皆様に提供しています』という前置きで始まる。ところがその直後の2ページは乗合タクシーに関する紹介である。これらは乗合許可による運行なので、本業である乗用許可では機動的なサービスを提供できないということを言いたいのだろうか？ ましてや、乗合タクシーの大半を占める過疎型と称するタイプは、多くは明るい時間帯のみの運行で、休日運休も少なくない。乗り合いによってタクシーより安くできると言われるが、オンデマンドの場合、もともとバラバラな注文はAIをもってしてもうまくまとめられず、結果的にタクシー同然の個別輸送となって、運賃収入だけで経費を賄えるはずもなく、高率の公的補助なくして維持できない、という事例は全国にあまた存在する。

タクシー業界は国の公共交通に関する会議でも、TAXI Todayでの記述の通りアピールしておられる。もちろん上記のようなサービス提供はありがたいが、本業であるタクシー固有のサービスをアピールできないのでは困る。

名古屋市内ではおおむね365日24時間タクシーを利用できると思われる、名古屋市とともに名古屋交通圏を構成する周辺16市町村では「平日朝を中心にタクシーを呼びづらい」「夜に駅に着いてもタクシーがない」という話が地域公共交通会議で出てくる。「365日、24時間、どこでも」を標榜し、世間からそのサービスを期待されているのにできていないなら、本業であるタクシーサービスを地域

公共交通としてアピールできないのはしかたないのかもしれない。しかしそれ以前に、全国のどのくらいの地域で実施できて

いるかの把握も行っていないのではないかと

現に名古屋交通圏でも、どこでいつタクシーサービスが足りていないかの客観的情報は不明である。各地区でのタクシー営業時間を調べようとしてネット検索してもなかなか分からない。「365日、24時間、どこでも」を何が何でもやれなどとは全く思っていない。できもしない(あるいはやらなくてもよいかもしれない)ことを掲げるべきでなく、「私たちはこれができる」と明確に提示し「足りないことは何ですか？そのために何をしてくれますか？」と問いかけ、結果として「できることをしっかり示して営業する」ことが大切ではないのか。

先日出席したある過疎地の地域公共交通会議では、タクシー経営者から「特定の時刻に注文が集中し配車がままならない。『15分待ってもらえれば行ける』と言うと『ではけっこうです』と言われてしまう。しかし乗務員を増やすのは、乗客の少ない時間が長いのでとてもできない」という話が出た。逆に住民委員からは「電話しても配車できないと言われるばかり。電話に出てくれないところもある」という意見が出た。

こうやって互いの見解を言い合っているだけではダメだが、相互理解を経て「各時間帯の稼働台数を提示しネットで待ち時間の目安をリアルタイムで示すとか、どうしてもこの時間でないといけないなら割増料金をとるとか、タクシーを待たせるなら待機料金をとるとかすればいいよね。特に供給が少ない時間帯は、予約配車が各社バラバラでなく一括の方が利用者が楽だし車両も効率的に配車できていいよね。ぜひ行政も協力してください」などと具体的な取組に発展していけばいいものがある。

現実には、このような議論が地域公共交通会議で行われ、地域公共交通計画に対策が書かれ実行されることはほとんどなかった。というかそういうプロセス自体が思い浮かばないのだろう。こうして、住民や自治体はタクシーの本業に不信感を抱き、ライドシェアに活路を見いだしている。

さあ、こんな中でタクシー業界は、何をなすべきか？日本型ライドシェアを頑張るというだけではあまりに能天気。「TAXI Today in Japan 2025」で見違える姿を見ることができれば素晴らしいのだが。

