

外国人運転者雇用に注力 功少なきNRS、けがの功名

大岡 理人氏 (南タクシー社長) 第1/12回

個人がプラットフォームと契約して自家用車でタクシー業務を行う海外型ライドシェア。行政管理が及ばない不安全な白タク。すでに交通インフラが完熟、自己責任より行政責任を迫及する文化の日本では海外型RS解禁は極めて難しい。野に放つと川の流れのように、悪貨が良貨を駆逐するだろう。

海外事例を一つ。中南米での海外型RS普及はめざましい。米国、中国、ギリシャ、ロシアなどのマッチングアプリ会社が主導権を握ろうと競争している。利用者はタクシーかRSか？というより、もはや何種類かのRSからどれを選択するか——で、既存のタクシー運転者がどんどんRSドライバーに転向している。日本では2人に1人がマイカーを持っているが、中南米では15人に1人くらいか。私はペルーに行くと毎日のようにタクシーを利用するが、毎回の値段交渉と人相の悪い運転者を避けることに辟易する。現地の人でも煩わしいタクシー乗車、すし詰めバス、いつ来るか分からない電車など、交通インフラが未成熟な土壌においてこそ海外型RSが根付くのである。

中南米では検問が多い。安月給の警察官の小遣い稼ぎだ。自賠責期限切れなど違反事項を微細に調べられ、見逃すから金をくれである。RS普及により検問で「同乗者はRS乗客か？」の確認事項が追加された。中南米ではライドシェアは合法ではない。普及しているから合法ではないのだ。日本の白タク取り締まりと同じで「友達です、親戚です」とかでその場を切り抜けるが、日本のような緩い取り締まりと違って南米は追及が厳しい。何よりも警官の臨時収入がかかっている、日本の白タク取り締まりも意欲だけは南米並みに実行してほしい。皆が公認していても非合法またはグレーゾーンの存在というのは、料亭で自由恋愛が発生する建前の飛田新地のシステムと同じである。たとえばやや不適切だが。

しかし、2種免許を持っていなくても事故違反歴がなくて、タクシー会社が雇用・管理すればタクシー業務ができるという制度は思い切った規制緩和

だ。タクシー事業者協力型自家用有償輸送の日本型RSであれば、タクシー運転者になるためのハードルが低くなって、女性や若者、会話能力など一定の条件を満たした外国人が参入してくる。勤務日数や時間もフレックスでサラリーパーソンが副業にすることもできる。

総論ではその通りだが大阪事情の各論を言えば、現在大阪Aの運転者証発行数が1万7000人を超えてまだまだ増加傾向である。早晚供給過多になりそうな大阪で、なんで自家用車活用RSやねん？実証実験であればまだしも、海外RS的新法を作っても運転者、供給力が必要なのか？もし海外型ライドシェアが日本で普及すれば、既存のタクシーと共存など到底できない。弱肉強食、既存のタクシー運転者が3分の1に減少、隙間時間でWワーク両立ではなくワーキングプアの泥沼に。業界活性化ではなくレッドオーシャン混迷化となる。中国など名義貸しの企業内個人タクシーが主流で、細かな規制が無い市場であれば何型RSであっても個人が適応して生き残らねばならない。私はNY市メダリオンの相場が1億円のとときにTLCを訪問したことがあり、総量規制がここまでグリード（強欲）ブローカーを惹きつけるのかと驚いた。RS登場とともにメダリオン長者は泡と消え、現在メダリオンは買い手がつかないほど価値が下がった。相場は100万円ほどだが投資価値はゼロだ。RSサービスが強欲投資家を駆逐したのは因果応報かもしれない。NY市ではメダリオンローン救済措置があってもなお返済に苦しむイエローキャブが1万3000人に対しRSドライバーは8万人。RS新規登録はEVまたは車いす対応車のみという規制がある。

わが社の点呼等における乗務員意見の集約は、昨年末から皆、口を揃えて供給過多と言う。乗務員数は保有台数の2倍超過、うち9割が正規雇用で新たな雇用をストップせざるを得ない状況、かつ女性・若者が占める割合も増加している。NRSのけがの功名で門戸が開いた外国人ドライバー雇用に注力したい。言語の壁に立ちただけでタクシー運転者になることができなかつた人々の養成は私のやってみようことであり、自称得意分野だからだ。

