

内外交差点

乗り場改革で供給力確保を！ 子育てタクシーから見た業界の未来⑭

大野 慶太氏 (全国子育てタクシー協会会長) 第14/6+12回

衆院選で新法が簡単に通るとは思えない結果となったため、ライドシェア全面解禁の可能性は低くなったようです。しかし、利用者にタクシーが足りないと感じさせている現状の改善には、継続した努力が必要だと思います。その点、私が全国的な議論が足りないと感じている問題が、「不便なタクシー乗り場」問題です。タクシー業界は、乗務員教育や車両設備の改善には、大変な努力をしてくれています。マーケティングの4Pで言えば、これはプロダクト(商品力)の改善に当たります。プロモーション(販促)は、公共交通であるために磨いて来なかった側面があり、プライス(価格)も、現在の運賃制度では改善に限界があるのは分かります。ただし、SNSの活用や柔軟な運賃制度等、最近では、それぞれの出来る努力をしているように感じます。

最も努力が足りないのは、プレイス(販路)だと思います。正確に言えば、流し営業は、スマホアプリによる改革があり、電話配車は日本が世界に誇れるシステムです。他方、昭和時代から変化が殆どない販路が、タクシー乗り場なのです。「駅にタクシーが不在になった」というのは、恐らく全国で発生している筈であり、日本が鉄道大国である以上、駅の乗り場の利便性向上は、交通結節点として重要な意味を持つ筈です。駅の乗り場の不便さを、少し整理します。

- いつ乗車できるのか全く分からないまま！利用者を屋外で待たせる。
- バリアフリーの観点は、ほぼない。
- 利用が少ないと、乗務員が(労働であるにも関わらず)休憩所のように待機する。
- しばしば不文律や分かり難い入構ルールがあり、それが原因で供給不足になる。
- 需給変動が激しく、待機場所が必要になり、駅前広場と競合する。

結果として、スマホアプリを使えない高齢者が、不便さの犠牲になっているのは明らかであり、鉄道会社との連携も弱いままです。これを放置してはなりません。誰がどこで困っているのか？を冷静に考えれば、駅乗り場の利便性向上は、最優先である筈です。

結局、乗り場は鉄道会社の土地か、地方公共団体の官有地である為、利便性が考慮されにくい点に問題があるのです。

勿論、新駅の開発時には、協議があること(ないことも！)もありますが、タクシー側からは、駅改札からなるべく近いところ、出来るだけ多くの待機場所、スムーズな導線を作ることを要望する程度にとどまらないでしょうか？古くて小さい駅前にはタクシー乗り場が設置出来ない場合も多く、逆にそここの大きさの駅には、過剰になった待機場所が今後増加すると見られ、そうしたスペースは、タクシーの在庫保管ではなく、広場等で有効活用した方が街の活性化に適していることは否定できません。東京の広告付きタクシーシェルターや八重洲口等の待ち時間、乗り場状況の可視化は先進的だと思いますが、郊外の平凡な駅に展開出来る投資規模ではありません。

最近、千葉県タクシー協会京葉支部で乗り場管理を見学する機会を頂きました。そこでは供給過剰時代の乗り場の適正化を目指した協議会が運営されており、そのデジタル化の取組みに感動しました。具体的には15駅の乗り場がリアルタイムで映像に残り、高度なセキュリティの中で管理されており、防犯対策だけではなく、災害時の帰宅困難者の状況確認も視野に入れ、警察や自治体と実効性のある協定を締結して運用されているのです。こうした運用をしていれば駅前の權益をRSに譲り渡す余地など全くないように感じます。

こうしたタクシー乗り場の改革は、スピード感を持って進めていきたいところです。乗り場は、まず少しでも居住性を高めること(バリアフリー、ベンチ、屋根、広告)、次に、乗り場全体が乗務員にも無線室にも可視化され、需給変動に適切に対応できること。理想的なのは、乗り場で相乗りを前提とした呼出しを実現し、供給力も確保する仕組みなのです(現段階では、アプリ専用の乗り場を設置する方法しか考えられなく、ハードルはかなり高いように思います)。

タクシー会社は、駅前の土地を所有していません。だからこそ、重要なのは、こうした取組みを主体的に進める協議会や熱い気持ちを持ったリーダーシップの存在です。評論家ではなく、関係者を巻き込んでいく粘り強い取組みをしていきたいところです。

