

## 内外交差点

## 人材の多様性こそタクシー会社最大の強み 子育てタクシーから見た業界の未来⑱

大野 慶太氏 (全国子育てタクシー協会会長) 第18/6+12回

最終回となりました。米国では、歴史文化や風土を無視し、全てを商取引や効率で考える大統領。日本では、維持投資が出来ておらず劣化した水道インフラの事故。いずれも、タクシー業界にとって考えさせられる出来事が続いていますね。「国家100年の計」で国民に再分配する日本でありたいものです。

さて、過去2回の連載で生意気にも運行管理者、配車係に対して「奮起せよ」が続きました。しかし、案外、私はタクシー業界について今後30年位は楽観的に考えています。ただ、大地震が遠からず高い確率で発生しますので、都会のインフラが壊滅的ダメージを被ることになるとは思います。しかし、その時にこそ、人間が人間の移動を見守り支えるタクシーの大切さに多くの日本人が気付いてくれるものと考えています。

タクシー業界が強いと思う理由は、端的に人材の宝庫だからです。子育てタクシーを始めた時は、乗務員がボランティア要素の強いサービスをしてくれるか、不安に思ったものです。しかし、どのようなタクシー会社でも、必ず義侠心の強い乗務員がいるものです。少なくとも、建築職人、料理人、美容師、介護士、ITエンジニア、語学堪能な商社マン等、普通の会社ではあり得ないような、多様な職歴を持つ従業員がいます。その中に必ず、よしやるぞ！という先義後利の精神を持った乗務員がいるのです。最初は、私も子育てタクシーを無線配車競争の差別化サービスとして捉えていたものです。なので、標準的で一律のサービスに出来るかが問われていると考えていました。しかし子育て支援団体と協業する中で「子どもの安全や見守り」にかかる手間やコストというのは、将来への投資である、ということに気付き、いろいろなタイプの大人が世の中にいるのと同様、いろいろな子育て認定ドライバーがいて良いと思うようになりました。人材の多様性こそが、タクシー会社の最大の強みです。

自動運転技術は、マイナンバーカード騒動を見るまでもなく、合理性や便利さと、その国民の受容のされ方は別問題です。技術的に出来るからといって、全国津々浦々に、直ちに実装されるのは、少し期待過剰

です。日本の人口密度、道路の狭さ、道路と交通の行政管理の分離、継ぎ接ぎの法制度等——。良し悪しは別として、日本人の国民性を踏まえると私はそう感じます。

そもそも、自動運転だのAIオンデマンド交通だの、手段を考える前に、自分の町の買い物や通院、遊び場所までの交通手段の使い方、移動に関する問題点を網羅的に把握し、その上で、問題解決に相応しい交通手段を住民と考えるべきです。タクシー会社としては、自分の町をタクシーが稼げる町として維持していくという視点が大切で、私は、これからも横浜市鶴見区にはコミットしまくりたいと考えています。メディアが自動運転技術をもてはやす反面、タクシー乗務員が稼げる町に限っては、結局タクシーが選ばれる気がします。世間では転職を推奨する雰囲気が醸成されており、その意味で長くタクシー乗務員を続けるのは、一定の仕事へのプライドと将来への明るい展望も重要です。ですから、私としては、将来の理想論をよくしゃべる、決定権を持った面倒臭い社長に徹していくしかないと思っています。それが自分のコーリング(天職)です。タクシー会社の社長は、免許制時代に立ち上げた創業者から家族経営で引き継いだ方が多いと思います。その場合、父の報酬は、乗務員の稼ぎから捻出された筈であり、その意味で、末代の社長は、人生そのものが自社の乗務員の汗と血があってこそです。会社を売却するのは、それが自分の街にとって最適解、と判断した時です。タクシー業界に來たばかりの頃は、指示に従わない従業員、ネガティブな悪態ばかりの乗務員に辛酸をなめたものです。しかし、今は、多様性を強靱さの証と捉えています。気長にあるべき論を明日も唱えたい、と思います。

1年半もいろいろと偉そうに自分の考えを書きました。しかし現実の私は48歳の青二才で、多くは先輩経営者からの教えによるものです。これからも飲み会に誘って頂きたいと思います。そして、体を張って仕事をしている自社の従業員や地域の仲間達にも支えられているからこのような長期連載が書けたのです。いつも本当に有り難うございますと感に耽って、春の日曜日の稼働の悪さに憤慨しつつ(笑)、筆を置きたいと思っています。

