

内外交差点

RSが子育て世帯を担う仕組みの可能性 子育てタクシーから見た業界の未来⑧

大野 慶太氏 (全国子育てタクシー協会会長) 第8/6+12回

6月から定期的に全国子育てタクシー協会のNPO理事に筆を執っていただく予定にしています。半年間、私の寄稿はライドシェアの話題に翻弄されてしまい、子育てタクシーの使命や目標、価値について、分かりづらくなってしまったかもしれません。

最近でこそ、テクノロジーの活用で、習い事送迎の負担や妊産婦の移動困難を解決しようとするスタートアップ企業も出てきており、子育て世帯向けのタクシーサービスも一定の注目度を感じます。しかし、テクノロジーと同等かそれ以上に重要なのが、運転や付き添いを担う現場のドライバーの品質の向上です。全国子育てタクシー協会は、20年間もの間、子育てタクシードライバーを累計4000人近く育成してきました。タクシーを子育て家庭にとって便利快適なものにすることは、自家用車への過剰な依存や負担を軽減し、子育てしやすい街作りにコミットすることになる、というのが、私のお伝えしたかったことです。

ただ、昭和生まれの男性が中心のタクシー会社が、令和の子育て支援の一端を担うのは難しいので、より現場感のある子育て支援NPOと連携する運営体制を取っており、今回の連載原稿の続編もまた(笑)お手伝いをさせていただく、という算段です。子育て支援NPOの皆さんには感謝しかありません。

RS関連の話は、今回でひと区切りにしたいと考えています。日本型RSは、実現プロセスの拙速さが原因で、当面は、増車志向の強いタクシー会社の供給力確保の一環を出ないものと考えており、子育て支援や福祉運行に役立つスキームにはならないでしょう。具体的には、運行のエリアと時間帯、呼出方法もアプリだけ、という諸々の制約が、タクシー不足の一部にしか対応していないために、指摘されている問題全体の解決策にはならない、と私は読んでいます。タクシー不足の実態の複雑さをしっかりと踏まえる必要はあったと思います。

私の知っている「子育てタクシーの不足」は、事前準備が多くて気遣いも大変で、しかし儲けにならないために、ドライバーに向かわせられない、という供給不足のことです。タクシー業界に属さない人が読んだら、なん

と怠慢でけしからんことか!とお叱りを受けることは間違いありませんが、実態はそのようなもので、利用者の切実なニーズからする

と、本当にやり切れないことだと思います。無償同然で働くボランティアなドライバーがいれば解決するのですが、営利企業の役割はそういうものではありません。

では、一体どのように「子育てタクシーの不足」に立ち向かうべきでしょうか?要は、ドライバーが納得のできる報酬を得ながら、安心安全の送迎サービスが実現すれば良い。他方、今回のRS騒動をチャンスに見立てると、1種免許や自家用車に有償運送を許可し、供給側の担い手確保=面的拡大のハードルを下げた、という点には注目したい。

だとするならば、運行経費(とりわけドライバー賃金)を一定補償する自治体と全国子育てタクシー協会、またはその会員の安心安全のタクシー事業者が連携する想定であれば、RSが子育て世帯を担う仕組みもあり得る、と私は考えています。あるいは、子育て世帯向けのアプリ開発をするプラットフォームとの協業を本格化させる土壌が出来た、という見方も出来ます。タクシー不足の根拠としては、当該地域の「夜間の配車停止」「子育てタクシーの配車不能」をデータ化すればよい。例えばチャイルドシートを付けた送迎等、タクシードライバーを手配出来ない類の送迎をやるのであれば、タクシー需要を圧迫することにも当たりません。このあたりをよく考えて、協会の事業計画にも盛り込んでいきたいと考えています。

さて、次回原稿は、子育てタクシーの生みの親と言っても過言ではない、NPO法人「わははネット」理事長の中橋恵美子理事に寄稿いただきます。是非ともご注目をいただきたい、と思います。

7月以降は視点を大きく変えて「従業員の働きやすさ」を話題にしたいと思います。子育てタクシーと直接関係なさそうですが、現在はタクシー会社が投資して「人をかき集めている」状況であり、本来は「良い人が自然と集まる」業界にしていくことが、子育てタクシーの質を維持する上でも、重要なはずですが、しかし、どのようにすれば従業員が笑顔で働けるか、言うは易く実現は難しいことです。そのような四苦八苦をシェアすることで、少しでも読者の参考となれば幸いです。

