

内外交差点

自動運転による「黙示録」

タクシーと時代⑥

直井 幸男氏 (全自交東京地連書記長) 第6/6回

現在、自動車の原動機の種類としては、ガソリン車・ディーゼル車・ハイブリッド車・CEV車（EV＝電気自動車、FCV＝燃料電池車、PHEV＝プラグインハイブリッド）などがありますが、政府は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すと言明しています。そうするとタクシー業務に耐えうるEV車両の開発が必要不可欠で、短時間の急速充電で500km以上の走行距離は欲しいところです。すでに国内で導入が始まったe6（BYD社製電気自動車）は、カタログ上では最大航続距離が500kmを超えるようですが、実用上はどこまで走れるのかは疑問です。充電に要する時間が一番の問題点であって、さらに本格的な実用化に向けては充電ステーションなどのインフラ整備が急務となります。

自動運転に関しては日進月歩で技術開発が進み、アメリカではサンフランシスコの一部地域で「Waymo」や「Cruise」が、完全自動運転の無人タクシーを運行しています。車両に自動運転レベル4以上の技術が搭載され、アクセル・ブレーキ・ハンドルの制御はAIが判断し、安全性を確保するために、人間による遠隔監視システムを導入しています。日本でも自動運転タクシーが走行区域を限定して、公道で実証実験を行ないましたが、まだまだ開発途上で、本格運行をするまでには超えなければならないハードルは高い状況です。

それら両方の技術を備えた無人の自動運転タクシーが、5年先、10年先、20年先で比べると、かなり様相が違って来るでしょうが、早い段階で開発が進み、主流をなしていくのかもしれませんが、そして、いずれ車道ではなく空中を走行するエアモビリティが一般化して、SF映画に出てくるような光景が当たり前になるかもしれません。すでに2025年の大阪万博では空を飛ぶ「Sky Taxi」がデビューすると発表されていますが、運行は有人旅客型EVドローン（パイロット＋旅客4名が搭乗可能）を検討しているようです。

そこで、未来のタクシー産業がどのように変化して

いるか想像しますと、何年か先には間違いなく無人の自動運転タクシーが、街中を飛行している姿が当たり前になっているならば、タクシー事業自体も大きな変革がなされてきます。労働集約型産業の代表格であるタクシー産業に、人件費を払わなければならない乗務員が必要なくなれば、初期の設備投資と保全維持費用などを賄えればすむことになり、労働組合と賃金協定を取り交わすことや、春闘などの労使交渉に時間を費やされることもなくなり、経営者にとっては都合なのかもしれません。仮にタクシー料金が現行の10分の1程度になれば利用者にとっては喜ばしいことですし、そうするとマイカーの所有率も大きく減少するのではないのでしょうか。

他産業でも、いずれすべての労働力がロボットやAIに切り替わって、人間による労働力がなくなると、経済活動や社会情勢はどのように変わっていくのでしょうか？

システムが完璧に構築された後は、ベーシックインカムのような制度で、人生の全てを自らの開花につなげるような生き方ができるようになるかもしれません。しかし途上の段階では、失業者の蔓延、飢饉、戦争など、苦しみを乗り越えなければ世界が新たな段階へ進むことができないのでは？

人類の未来にとって、科学や文明の発達よりも大事にすべきことがあるのではないかと思います。一つの時代でも私利私欲に眼が眩んでいる政治家や資本家に、人類の命運が左右されることを考えると、悲壮感にさいなまれる方もいるでしょう。しかし、人は突然に天国に召されることもあるので、それぞれの夢をかなえながら、精一杯今を大切に生きていきましょう。<了>



※次回からは大野慶太氏の連載を予定しています。

