内外交差点

ヒーローを守る事が責務
業界のイメージ戦略の検討を

大久保　恵美氏　（兵タ協副会長）　第４／12回

現在、Ｚホールディングス・川邊健太郎会長による政府の「新しい資本主義実現会議」へのライドシェア解禁を求める意見書提出など、ＲＳ解禁を推進する動きが活発化してきています。ＲＳとタクシーと何が違うのかと言えば、利用者目線からすれば、呼び方も支払い方法もほぼ何も変わりません。海外と同じように将来的に女性乗務員の車に乗りたいという希望が高まれば、配車アプリで応えていくことも、配車プラットフォーマーに確認したところ技術的に可能であるとの回答を得ています。

われわれタクシー事業者はＲＳドライバーよりも安全教育をしっかりと行ったプロの乗務員を乗せて国内中で営業しているのですから、日本は何もＲＳに参入していただかなくとも良い環境です。ただ、供給が足りないという一点だけが問題で、ネット上では「ＲＳ解禁にタクシー業界が反発している」という論調を見かけますが、「何を反発しているのか」ということにまで踏み込んでいる指摘は少数です。われわれが「既得権益を守っている」というイメージばかりが先行している状況です。そのイメージに完全に負けていると思います。われわれの発信が、橋下徹氏や堀江貴文氏などＲＳ解禁を呼びかけるインフルエンサーの発信力に負けてしまっています。彼らは経済合理性のみで判断していると思われますが、そうした一方で管理等のコストを下げ（あるいはなくし）、安価な乗り物にすればするほど、事故や事件、道路上の車両過剰の状況を引き起こしてしまいます。米・シカゴ大学とライス大学の研究結果によれば、ＲＳサービスの拡大に伴って2011年以降の交通事故死亡者数が２～３％増加したと発表されており、ウーバーテクノロジーズ自身が発表している安全報告書の中でも、性的事件の多さは発表されています。また、現在では、世界各国で安全教育と賃金の補償を求められ、「タクシー化」が進んでいます。一方でタクシーは総括原価の中に、安全に対する費用が含まれています。そのあたりをもっと主張していくとともに、ＲＳ導入に反対する理由をもっと明確に発信していくべきでしょう。もう既に海外で導入されている何歩も先を日本タクシーは歩んでいます。そこにまだ不足とされている要素を加えて整えていけばより素晴らしい交通機関となっていくことができるでしょう。こうした発信を増やすことが重要です。

タクシーのイメージと言えば、1970年から小学校の国語科（４年生）の教科書にも登場しています。あまんきみこ先生の「車のいろは空のいろ」シリーズの「白いぼうし」で、全ての日本の子どもは小学４年生で「運転手の松井さん」に出会います。そこで子どもたちが松井さんを通じてタクシー乗務員は「優しくて良い人」という印象を持つのです。実際にその通りで、タクシー乗務員は、日中は皆の生活のために、あるいは体の不自由の人のための足となり仕事をして、夜は安全な乗り物として安心感を与えるような存在なのです。みんなの頼れる優しい松井さんがタクシー乗務員で、言うなれば、ヒーローです。他の児童書にもタクシーやタクシー乗務員は数多く登場しますが、そのどれもがどこか頼りがいがある優しい乗り物で、みんなに愛される、頼れる存在である――というイメージです。松井さんは動物や自然現象を多く乗せて、あまり運賃を収受している描写がないことが気にはなりますが、そうした「ヒーロー」を守っていくことが、事業者にとって重要なのだと思いますし、女性乗務員の登用のためには必要なことだと思います。

もっと女性が働いてくれて、女性にもっと慕われて、「ＲＳよりも絶対にタクシーが良い」と言ってもらえる素地はあるのに、このまま何もしなければ、ＲＳ勢力に簡単に出し抜かれてしまうのではないか――と危惧しているところです。