

内外交差点

実用本位の「やってみなはれ」精神 咲かそう大阪「輝く未来と安心安全」

大岡 理人氏（南タクシー社長） 第10/12回

愛知県で愛・地球博の開催、セントレアが開港した2005年は、私が南タクシーに入社した年だ。当時社長だった父から『トラモンド』紙の新春特別号を手渡された。113社対象の未来展望アンケートでは55%の経営者が未来は明るいと考えていた。私の父は「未来は暗い」と答え、理由に高齢化、担い手不足をあげていた。

あれから20年。当社乗務員の平均年齢は56歳、担い手も十分確保できた。いま私に「業界の未来は明るいか」と問われたら、「明るい」と答えるだろう。今年は東洋最大の商工都市として繁栄をみせた「大大阪」の成立100周年である。大阪経済の地盤沈下は止まった。特に大阪市はインバウンド雇用増加や首都圏から大阪への本社移転増加により9年連続で転出者より転入者が多い。SDGs達成目標年の2030年までは関西・大阪の底力発揮、ゴールデンタイム及びその先を左右する分水嶺。かつて大阪のタクシーは「円タク」を閃いたが、ソフトウェアで似たようなことができるかもしれない。天敵がいる海へエサを求めて最初に飛び込むのはコロナ断層を乗り越えて新大陸にいる元気な大阪ペンギンである。ただし、カジノの海に飛び込んではいならない。まず入場料6000円も払って繰り返し入場する日本人はごく一部。外国人のハイローラー（大金賭博者）はシンガポール、マレーシア、マカオなどにカジノオンリーで行く。日本に来てまでカジノに行きたい人はごく一部、国際集客には貢献しない。ギャンブル市場規模は民営公営合わせ約20兆円と巨額だけに皮算用をするのであろう。

交通界の規模がタクシーやバスそれぞれ約2兆円、鉄道も加えた陸路交通合計でも約10兆円である。20兆円といえば国内第3のプラットフォーム（クラウド、モバイル、ソーシャル、ビッグデータの4要素）の2024年市場規模に比肩する。同市場は2030年には30兆円規模となる一方、ギャンブル市場は大幅に縮小するだろう。大阪IR株式会社の試算によるとIR初期投資はカジノ主体で1兆円。1兆円を投じるなら大阪市中心部に外資系含む富裕層の住宅環境を整備する方が効果的である。職住接近24時間都市にする。人を惹きつけ、育み、新たな価値観を生み出す。日々の経済活動を活性化する。

では万博跡地はどうするか。サーキット場、大型アリーナ、ウォーターパークなど大手ゼネコンならではの提案はいずれも「一時の祭り」の感がある。日々の人流経済の

潤滑油であるタクシー産業から見れば期待できない。大阪でも米・NY市のようにマイカー乗入に高額な渋滞税が課せられるかも。そうなればタクシーにも100円程度の課税になると思うが、タクシー需要は増える。

20年前、私は「タクシーなど緑ナンバー車の阪神高速無料化」を思案した。ときは1967年。来る万博の「多様性で丸っとの大屋根リング」ならぬ「繁栄のマジックリング」、阪神高速環状線（約10キロ）が完成した。繁栄リングは万博後3年間で環状から放射線に約5倍の55キロも急伸長！キタからミナミまで3分、環状線初期工事完成時の宣伝文句。現在でも3分。420円（梅田→道頓堀）を利用せず、一般道、新橋交差から側道消滅で狭くなった御堂筋経由なら15分だ。実車高速料金は乗客負担のため、運転者はあえて阪神高速を使わない最短経路も毎回お客様に提示する。面倒だ。遠方からの帰り、帰路高速を会社負担としていなければ、一般道走行で燃料と時間の無駄が発生する。

他にも需給増や渋滞緩和対策にはGOシャトルのようなタクシーアプリによる相乗りが有効だ。信号機をAI・5G化すれば渋滞を減らすことも可能だろう。同じく20年前の私案「水都大阪：テックポート計画に基づく水上タクシー」今なら空飛ぶタクシーか、自動運転水上タクシーも面白い。神奈川県タクシー協会HPのコスト比較シュミレーターが示すように、毎日マイカーに乗る人でも、年間コストではタクシーがお得。白ナンバー等、既存資源活用時代だからこそ「タクシーがお得」の宣伝を忘れなきよう。JR東日本も専用アプリと自社レンタカー、社員・OBドライバーでRS事業に参入するという。RS議論は主観的願望と客観的事実が混じる。昨年はRS起承転結の起であった。

今年はプラグマティック、すべからく実用的対応。大阪流「やってみなはれ。やらな分からはまへん。こけたら立ちなはれ」精神が求められる。これは交通界だけでなく政治経済すべてにおいて。万博後の雨後の筍「白・個タク」からの要望増により、大阪が個タク規制緩和実験場になり、大阪発祥のPHV（Private Hire Vehicle）型RSが登場するかもしれない。

