

内外交差点

日本版ライドシェアの運行開始！ 総稼働時間47時間の売上にどう思う

貞包 健一氏 (ほほえみグループ代表取締役) 第10/12回

日本版ライドシェアが、東京、神奈川、愛知、京都など一部の地域で限定的に解禁されてから半年が経過した9月には、バージョンアップということで、条件付きで全国的に解禁されました。その条件というのが、金曜日・土曜日の午後4時台から翌5時台というものです。北九州交通圏でも意向調査があり、弊社は3両での実施意向を提出していました。10月に入り申請を行い、10月24日に3両での認可をいただきました。11月には、配車システムの大幅な入替えがあり、その完了を待ってドライバーの募集にかかった次第です。

病院送迎の委託等で、1種免許で運転業務が可能な求人は数回行ってきましたので、そのノウハウは蓄積されており、ライドシェアドライバーの募集には全く心配はしていませんでした。案の定、ライドシェアドライバーの募集を出したその日に4人の応募がありました。年代は、20代から40代までで、全員が副業での応募でした。それはそうですね、金・土曜日の夜の数時間だけで生活しようなんてことはできません。国交省がこの短時間を決めた段階で、従事者像の位置付けは当然考えていたことでしょう(としたい)。

その後も数人の応募がありまして、主に土日に面接し(平日は仕事をされているから)、自家用車活用事業の制度を改めて説明し、運転者の要件も理解いただきました。その要件の大きな課題が、「初任者診断」です。平日に仕事をしている方に対して、ほぼ平日の昼間にしか実施していない初任者診断を受けるとというのが、唯一の大きな障害です。それでも、幸い北九州では土日も初任者診断が受けられる自動車学校があることから、何とか3人のドライバーが揃いました。20代前半の男性が2人と40代の男性です。ドライバーへの研修は、以下の研修科目を6時間以上行うこととされています。

- 1)安全な運転に関する基本的事項
- 2)日常点検の方法
- 3)運行の安全及び旅客の安全を確保するために留意すべき事項
- 4)危険の予測及び回避
- 5)道運法第78条第3号に関する事項(許可制度及び許可に付された条件)の理解

- 6)安全運転の実技
- 7)旅客接遇に関する基本的な心構えの習得
- 8)バリアフリー対応の旅客接遇の習得

上記研修は、ほぼ私自身で行いました。

運転に関する指導は、同乗して行うのが一番効果的なので、3人とも私が同乗して指導を行いました。中には「どのように運転したらいいのでしょうか？」と聞いてくる方もいました。私からは、「特別な運転である必要がなく、一旦停止は確実に止まる、無理な右左折はしない、速度超過はしない(常識の範囲内)」と答え、「ただし、事業として行う以上、通常の運転よりはずっと責任は重い」と加えました。実際、3人とも運転はとても慎重で丁寧です。2種免許を取ると、それだけで安全運転の資格も取ったと思いつみ、逆に運転が荒くなるように本職のドライバーに接して感じています。それよりは、安全運転の心構えの方が重要で、改めて2種免許に代わる研修方法を考えるべきだと思います。

さて、当社の配車アプリは、D i D iのみでして、実際どれくらいの売上が見込めるのか、全く予想できていませんでした。お客様がD i D iアプリで目的地を入力すると、「タクシー」か「タクシー・自家用車」の2択が表示されます。この2択で、果たして後者を選んでくれるだろうかとの不安もありました。初日には、23歳のドライバーに同乗し、数回は私自身が注文して練習してから、本番の受付モードに入りました。すると、世間話をしている間に1件目の注文が入りました。そして、1件目が終了すると間もなく2件目も入りました。意外とおもしろいように注文が入るものだと、また当社のプロドライバーもこういった状況下で仕事をしているのだと改めて感じた次第です。

自家用車活用事業は、タクシーメーターを操作する必要もなく、お客様の位置も目的地もナビで案内されるので、誰でもすぐに従事できるのがとても大きな魅力です。これがタクシーでも同様な環境だったら、もっと多くのタクシードライバーが入っていただろうとも容易に想像できます。すべてのお客様がアプリで行先を入力して呼んでいただけるように、早くしたいものです。

12月の金・土5日間の総稼働時間が約47時間で、売上が約10万円強、時間当たり平均売上が2200円。ドライバーへの時間給が1000円(午後10時以降1250円)。この数字を皆さんはどう感じますでしょうか？

