

ロンドンタクシーの運転手事情

ロンドンに来る旅行者の目を奪う赤い2階建てバスが、列をなして走行している間を縫う様に黒塗りのロンドンタクシーが走っている光景は、ロンドンの日常の風景です。

このロンドンタクシーの運転手のことを、キャブドライバー (Cab Driver) とロンドンの人々は親しみをこめて呼んでいます。それはキャブドライバーが、乗客を安全に確実に安心して目的地まで最短距離で運んでくれるプロフェッショナルだからです。

それでは、キャブドライバーがプロフェッショナルの所以をお話しましょう。まずキャブドライバーになるには、極めて難しい試験を受けねばなりません。それはノリッジ (知識) という試験のことです。この試験は 1865 年にスタートした歴史あるもので、今年 150 年を迎えました。今年のノリッジ試験合格者は輝かしい 150 年目の合格者ということでボリス・ジョンソン、ロンドン市長も出席された記念行事の主役となりました。ここでちょっと疑問に思うのが「そんな昔からタクシーがあったのか？」ですが、実は初期のガソリン自動車スタートする 1900 年初期までは馬車が走っていました。この御者向けにスタートしたノリッジ 試験が今日まで続いている訳です。



1800 年代後半の馬車と凛々しい御者



1900 年代初頭のロンドンタクシー



現在走っている旧型ロンドンタクシー



新型ロンドンタクシー

ノリッジの試験内容はロンドンに関するすべての知識に対する試験です。その中で特に難しい試験は、例えばロンドンのA地点からB地点まで行く場合、最短コースの道路名と主要なランドマークを的確に言えなければなりません。その為に受験者は25,000カ所ある道路名と100,000カ所のランドマークすべてを覚えないと合格できないと言われています。(正確にはロンドン中心部のチャリングクロス駅から半径6マイル(約10km)の円の内側)この為、受験者はバイクやスクーターで約2年間毎日走り回って覚えると言われています。地図を覚えるだけでなく、客からのロンドンに関する質問に答えられるように、ロンドンの歴史やランドマークとなる主要な歴史的な建物の故事来歴から政府機関、大学、学校、病院、劇場、映画館、事業所等の建物、鉄道や地下鉄の駅、バス停等を覚えなければなりません。

キャブドライバーの受験資格は、基本的には英国人であれば男女年齢を問わず普通免許所持を条件に、誰でもノリッジ試験を受けることができます。但し犯罪歴、交通違反歴、ドラッグ経験等ある者は、残念ながら受験はできません。ノリッジ試験には面接、口頭試験、筆記試験、実技試験がありますが、第一関門は面接だそうです。キャブドライバーに相応しいかどうか人物評価を徹底すると言われています。

ノリッジ試験に合格してキャブドライバーになると、次にロンドンタクシーは身体障害者を乗せることが義務付けられているので、車椅子の身体障害者の車内への搬入方法、固定方法の訓練や、救急救命法のトレーニングを受けた後に、晴れてグリーンバッジと言われる証を胸につけることが出来ます。英国社会ではグリーンバッジをつけていると、人々から信頼され尊敬されると言われています。ロンドンタクシー協会のホームページによりますと、ロンドンには22,000台のロンドンタクシーがあり、キャブドライバーは25,000人が協会に登録されています。毎年400名~500名が様々な理由で退職していますが、一方毎年数百名の新人キャブドライバーが誕生しています。キャブドライバーの数を制限している訳ではありませんが、ロンドンの人口増加による経済活動の活発化によるタクシー需要増でキャブドライバー希望者も増加し、合格者も年々漸増しています。

ちなみにロンドンタクシーはすべて個人タクシーで、キャブドライバーになる理由は、それほど高収入ではないが安定した収入が得られること(料金は、政府のRetail Price Index - 消費者物価指数をベースに決定されるので据え置きはあっても下がることはないと言われています)、自分の都合の良い日に仕事の初めと終わりが決められ、休日も自分で決められること、定年も本人次第なものも大きな魅力の様です。しかしながらキャブドライバーを目指すには2年~3年はノリッジ試験の準備に専念せざるをえず、長い人は合格まで5年くらいかかる人も珍しくなく、最長はこれまでに10年かかった人もいたそうです。また合格を確実にする為に、ノリッジ試験専門の予備校に通う人が多く、受験勉強中は

正規の仕事につけないので、生活が大変な様です。また合格した暁にはロンドンタクシー仕様の特別車両が必要で新車は£35,000(約650万円)、中古車でも£20,000(約380万円)からで、保険代にディーゼル代、整備代等々でかなりの準備金が必要となります。リースやローンを組んでの所有も可能ですが、それなりに投資をしても必ずリターンができるビジネスとして根強い人気があります。

一方で合法的なミニキャブと言われる小型タクシーが、30,000台あると言われています。ミニキャブのドライバーになるには、自分で中型乗用車またはステーションワゴンを所有していること、英語が話せること、ロンドンの地図帳が読めること、交通違反歴がないことが条件でミニキャブ会社に登録し、ミニキャブ会社の下請けとして営業が可能となっています。料金はミニキャブ会社が自由に決めることができ、配車はミニキャブ会社が客から電話依頼を受け、客の住所と目的地までの距離によって変わる料金を客に提示し承認を受け、登録ドライバーに告げ営業が行われます。

ロンドンのミニキャブドライバーには一般的に英国の旧植民地や東ヨーロッパからの移民の人が多く、ロンドンの地理を熟知していないドライバーも結構多いと言われています。ロンドンタクシーとの違いは、料金が安いこと、街中で手を挙げている客を乗せられないこと、料金メーターがないので料金は客の事前承認を得ること、車両がロンドンタクシー仕様でないので車椅子や身体障害者を乗せられないこと、空港や駅での客待ちができないこと等ですが、決定的な違いはドライバーがプロでないことです。ビジネス客や観光客や市民で急ぎ用事の場合はロンドンタクシーを、空港や駅、劇場など目的地が判り易い場合はミニキャブを利用するケースが多く、かなりの棲み分けが進んでいる様に思われます。

翻って東京のタクシーは、大小のタクシー会社がひしめき、会社に所属するタクシーの運転手は完全な歩合制なので長時間労働を強いられ、その上個人タクシーも加わり、特に長距離客の争奪で、深夜の官公庁の周りや歓楽地での客待ちタクシーの長蛇の列は、ロンドンでは見られない異様な光景を作り出しています。長時間労働に低賃金のタクシー業界は、とても健全な公共交通機関の一翼を担っているとは思えません。深夜の長距離料金を支払う客と料金を受け取る運転手の構図が、今問題になっている待遇の違いに極端な差がある、正社員と派遣社員の構図と変わらないと思います。東京のタクシー業界も過当競争を控え、需要に見合った供給ができる体制を作り、運転手も安定した生活基盤が作れ、誇りを持って働ける業界へと、思い切った体質改善が必要ではないでしょうか。(了)