

コメントと質問

富山和彦

タクシーに限らない公共交通機関全般の運転手不足、労働供給制約について、幅広い業種の企業経営に関わり、かつ政府の人口問題関連委員会やNHKの人手不足関連番組出演などで今後の日本の労働力需給について相応の知見を持つ立場からコメントと質問をしたいと存じます。書面による代読で失礼します。

まず大前提として、既に極めて深刻かつ今後さらに深刻になる公共交通機関の運転手不足、供給力不足に対し、タクシー業態の枠組みのなかでの安全性の担保を前提とした規制緩和は当然行うべきであり、それはもはや政策論点ではなく、真の論点は、その程度ではかかる構造的・恒久的な問題は解決しないだろうから、国民生活や国民経済を最大限守るために何ができるかだ、という認識に基づくコメントと質問であることを確認しておきます。

我が国の労働力需給のひっ迫は、少子高齢化の進展によって生産労働人口が労働力需要に対して相対的に減少し続けることに起因しています。専門調査機関であるリクルートワークス研究所の試算では人手不足数は近い将来に1000万人に達し、その後も労働力の需給ギャップは開き続けるとしています。これは構造的かつ恒久的であり、労働集約的な「エッセンシャルワーカー」セクター（公共交通、物流、小売、飲食、医療介護保育、建設、インフラメンテ、農林水産など）と観光産業セクターがかかる巨大な数の人手不足の大半を占めると予測されています。

今回、問題になっているタクシーを含む公共交通機関は、高齢化による免許返上や今後増加が予測される観光需要への対応も求められており、もっとも深刻な人手不足が続く可能性が高い業種の一つです。既に労働集約型産業セクターでの人材獲得競争は、業種業態の壁を超えて激烈になっており、各業界が、賃金引上げはもとより、資格要件の実質緩和や資格保有者のフルタイム、パートタイムを問わない復帰促進、外国人労働者の活用など、あらゆる手を尽くして人材確保に邁進しています。加えて来年からは「運転」を業とする世界は2024年問題にも直面します。そんな中で、バス、タクシー、鉄道を問わず運転手の確保は今後10年、20年の長期にわたりますます難しくなることは必定と考えるのが合理的でしょう。すなわち最新のテクノロジーをフルに駆使し、従来からの業態区分の枠や法体系の枠を超えた抜本的なビジネスモデルのイノベーションを早急に取り入れて、様々なサービスモデル、供給モデルを相互補完的に最適フル機能させないと、公共交通機関としての社会的使命は果たせなくなるという認識です。昨今、徐々に普及してきたAIダイナミックルーティング技術を使った巡回型のオンデマンド乗り合いタクシー・オンデマンドバスなどはその先行例ですが、安全性の担保は大前提として、あらゆるイノベーションをどんどん積極的に取り込んで行くことは必須です。

こうした労働力需給に関する厳しい長期的現実の中で、台数規制緩和（過剰供給構造を前提とした規制の緩和は当然行うべき）、二種免許関連の要件緩和（テクノロジーの発達などで合理性を失った要件の緩和は行うべき）や二種免許保有者のパートタイム雇用等により2年でタクシー不足が解消し、その後も社会的ニーズを十分に満たせる数の運転手を持続的に確保できるという見込みには、正直、驚きを感じています。その試算に、このようなマクロ的な厳しい労働力需給ギャップの長期拡大と、業種業態を超えた激しい人材獲得競争は計算に入っているのか？が質問の一点目です。計算の細かい前提は結構なので、この質問にイエスかノーかでシンプルにお答えください。イエスの場合にはタクシー業界だけがかかる厳しい逆境を短期的にも長期的にも乗り越えられる秘訣、卓越して魅力的な職場となる秘訣をご教示ください。

尚、この見込みが正しいか否かはこれらの施策が講じられてから比較的短期（長くても3年から5年）に結果が出るので、その時点で運転手不足が解消しなかった場合には、この数字を前提とした政策形成に関与したすべての関係者は国民に対して大きな責任を負うこと、しかも運転手不足が続く限り現時点から継続的な批判に晒され続けることを付言しておきます。もし、誰もそこまでコミットできないということであれば、この見込みは政策形成の前提とすべきではない、すなわちこうした規制緩和施策は行うべきだが、それでは深刻な運転手不足状況は多少改善しても解消しない前提の議論、すなわち真の政策論点の議論に進むべきと考えます。

人手不足は長期化し深刻化していく

・労働需給シミュレーション

