

## コメント

富山和彦

前回はタクシー業界だけが人手不足を魔法のように持続的に解決できる秘訣について、川鍋会長から伺えなくて残念でした。今回は欠席ですが、国交省をはじめ本 WG に参加頂いている皆さんに、いわゆるライドシェア問題に関わる根本的な問いを共有してもらうためのコメントを代読してもらいます。

少子高齢化の進行に起因する我が国の労働供給制約は、今後、長期にわたり深刻度を高めながら続きます。その中で、タクシーを含む交通事業における運転手不足問題はまだまだ序の口、この先 10 年、20 年と全分野で必ず深刻度を増していきます。ここでの**根本的な問いは、長期化、深刻化する運転手不足から国民の生活と経済活動をどう守るか**、です。特に免許返上高齢者、傷病者、障がい者、妊婦、乳幼児を抱える子育て世帯、交通手段に不案内な旅行者など、これから増加の一途を辿る「交通弱者」にとって死活にかかわる深刻な問題です。

交通事業の主な担い手は民間企業ですが、需要の偏在性・変動性（時間帯、季節、地域）が大きい一方、設備と人員の稼働率ビジネスなのでピークに合わせてキャパシティを持つと稼働率が下がって採算性が悪化し、運転手の待遇も悪くなって人材確保が難しくなる供給硬直性の問題を抱えています。限られた労働力で、採算性を確保しつつ変動する需要を弾力的に満たすにはどうすればいいか、しかも働き手にとって魅力的な方法で。

短期的な損得を越えた議論、目前の軋轢から逃げず、問題を先送りしない議論に期待します。公共交通機関として国民、利用者の期待にこたえられなくなったら、交通事業者はその存立基盤を失うからです。

私は、安全性の担保は大前提として、今回の議論だけでなく AI ダイナミックルーティングの活用拡大や自動運転導入を含めて、様々な新施策を現時点からフルに講じることが必須と考えています。

もしこのタイミングで講じられる政策対応が中途半端で問題が解決しない場合、さらには次の矢も遅れて事態が深刻化、長期化した場合、私自身を含めてこの問題に関する政策形成関係者には、国民に対して重大な責任が生じることを付言しておきます。