

慶應義塾大学 総合政策学部
中室牧子

タクシー乗務員の供給不足について

これまでの地域産業活性化ワーキンググループにおいて、タクシー乗務員の供給不足について、さまざまな試算が提示されてきました。特に一般社団法人ハイヤー・タクシー連合会からは、都市部では1年で、観光地・インバウンドでは2年で、地方・過疎地では3年でタクシードライバーの不足が解消するとの試算が示されています（第2回地域産業活性化ワーキング、一般社団法人ハイヤー・タクシー連合会提出資料、P22以降；第3回同WG、同連合会資料）。

同連合会によれば、タクシー乗務員数は2023年の3月を底として、2025年末にはコロナ禍以前の水準に戻るとの予測を示されています。同連合会から提出されたデータをもとに、全国と都市部（東京・神奈川・大阪）の運転者証交付件数から、乗務員数の不足をみると、下記表1のようになっています。コロナ前の2018年度末のタクシー運転者証交付件数から直近の交付件数の差分をコロナ禍で失われたおおよその乗務員数とみなします。

表1：運転者証交付件数（ストック、件数）

	全国	都市部
2018年度末	299,039	108,331
2023年度直近	231,938	85,791
差分	67,010	22,540

この不足が埋められるのかを検討するためには、新規発行から返納を差し引いたネットの運転者証交付件数を見る必要があります。2013年以降純減が続いてきており、交付を返納が上回っていました。しかし、同連合会が指摘する通り、直近では純増となっている月も見られます。特に都市部では、2023年4月以降は連続して純増となっており、直近の10月では全国で329件、都市部で349件の純増となっています（表2）。

表2：運転者証新規交付件数-返納件数（ネット、件数）

	全国	都市部
2023年6月	83	171
2023年7月	-35	131
2023年8月	38	220
2023年9月	211	345
2023年10月	329	349

直近の10月の純増が（翌月の11月以降連続して）次の12か月、24か月、36か月も続くと仮定します。そうす

ると、都市部では1年以内にコロナ禍で失われた運転者のうち18.6%、2年以内に37.2%、3年以内に55.7%が戻るようになります。更に楽観的な予想として、直近の10月の2倍程度の純増が見込めるとすると、3年以内に100%が戻るようになります。更にもっと楽観的な予想として、直近の10月の3倍程度の純増が見込めるとすると、2年以内に100%が戻るようになります。1年で戻すためには直近の10月の5倍以上の純増が必要となります。

表3: 都市部における乗務員数の増加(試算)

	12か月連続	24か月連続	36か月連続
10月の最高値(349件)	18.6%	37.2%	55.7%
10月の最高値の2倍(698件)	37.2%	74.3%	111.5%
10月の最高値の3倍(1,047件)	55.7%	111.5%	167.2%

(注) 表中の%はコロナによって失われた乗務員の何パーセントまで充足するかを示す。

このため、同連合会の資料にあるとおり、「都市部における乗務員不足の解消は、1年で達成できる」(第3回資料P25)という試算が現実のものになるためには、「直近の10月の5倍にもあたる運転者証新規交付件数の純増が(翌月の11月以降連続して)12か月間達成される」ことが前提となっていることとなります。このように急激な乗務員の増加が生じることの背景として、同連合会の資料では、

- (1) 乗務員の待遇改善(アプリによる生産性の向上や運賃改定による賃金の上昇や労働環境の改善)
- (2) 規制緩和による新規採用者の増加
- (3) パートタイマーや副業などの増加

が指摘されています。そもそもこれらによって直近の10月の5倍にもあたる乗務員数の純増を見込めるのかどうかについては慎重な検討が必要です。なぜなら、乗務員の待遇改善が周知され、潜在的な乗務員が実際の労働供給が増加するには相応の時間がかかる可能性があることや、そもそも規制緩和は今後行われることであり、これによる効果がどの程度かは未だ確たる根拠がありません。

また、下振れするリスクについても検討が必要です。例えば高齢ドライバーの退職や、タクシー以外の乗務員(例:バスや宅配)との競争が激化する可能性や、(タクシー以上に)相対賃金の高い他の業種への人材流出が進む可能性など、労働供給が更にタイトになり、新規交付件数が返納を下回る可能性もあります。以上の検討から、タクシー乗務員の供給不足が短期的に解消される根拠としては、十分とは言えず、更なる検討が必要だと考えられます。

以上