

内外交差点

「供給不足」の定義とは？ 常識や感覚の共有の重要性

大久保 恵美氏 (兵夕協副会長) 第5/12回

当協会の「人材の確保・育成セミナー」(7月10日開催)では、全タク連の武居利春・副会長兼労務委員長に登壇頂きました。その中で「特定技能1号指定」について、バス・トラックでは2024年問題を見据え10万人要望する中、タクシー業界は全国で6500人の外国人採用を希望していると聞き、驚きました。講演では6500人の根拠ではなく、インバウンド対策が理由であると聞き、この辺りに不合理なものも感じました。外国人採用の強化で供給輸送力の増強に努めるのなら、少なすぎませんか？

説明の中で実施に際して必要な11項目が示されましたが、その中で「外国人のための試験を外国語で実施する」ということを要望する、「サポート体制を構築する」と示されています。これらにも不透明なものを感じます。今、新たに採用事業体を構築することで、WBPC問題にも通じると思われかねません。「こうしたことをすることで産業のイメージが上がる」と指摘もありました。確かに銀行や投資家からのイメージは上がるでしょうが、一般市民(利用者)からどう見られるのでしょうか？外国人ドライバーそのものについては、過去4回の連載の中で指摘してきた通りです。

外務省の海外安全ホームページでは、海外のタクシーやライドシェアに関する注意喚起や事件が報告されています。外務省が外国のタクシーは危険である可能性が高いという情報を発信しているのに、英語を喋らせるためだけ、あるいは即座に不足している供給の対策のための施策として受け入れるというのは、どこかに間違いがあるのではないかと危惧しています。逆に日本では、防犯セキュリティー大手・セコムが、夜道での防犯対策にタクシーの活用を推奨していますし、「タクシー子ども110番」制度もあり、タクシーを「安全シェルター」と位置付けることもできます。海外のライドシェアでは防犯対策のために、18歳未満の子どもの乗車は禁じられているほどです。

外国語対応の労働力確保という観点ならば、タクシー乗務員を「ギグワーク」として、英語を話せる大学生に働く場として提供する仕組みを構築する方が良

いと思います。今の制度を生かして2種免許の取得を容易にする。例えば国交省などから補助を受け、自動車教習所で1種免許と2種免許を



セットで同時取得できるなどの展開が考えられるのではないのでしょうか。「ギグワーク」との方向性で改革すれば、女性の業界参入ハードルも下がるなど、将来にも可能性を感じられます。国交省の「ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会」(6月12日開催)で伊予鉄グループが示した「交通・観光連携型事業」における道後温泉旅館協組との協業のようなスキームを作って提示することで、「一生の仕事ではない」との割り切りも働き、若年層に働きやすい仕事の提供も行えるのではないのでしょうか？

ジャーナリストの有本香さんが、「人手不足ということはあるが、移民をどんどん入れてよいという考え方は、人を労働力というもののようにはか思っていない。その人間は宗教なり文化なり、そういうものを必ず背負ってくる。それは私たちの社会で長年通じてきたいろいろな常識や感覚とは全く相容れないものを持っている可能性がある」と話していましたが、その通りだと思います。2種免許制度と日本人の「長年通じてきたいろいろな常識や感覚」の結びつきこそが、高いモラル・サービス提供に繋がっています。外国人は日本の法律や就業規則よりも、自身の宗教の方が芯となる。「常識や感覚」を共有できる人に2種免許を取得してもらうことが最優先ではないのでしょうか。

そもそも、「総合的な供給不足」が問題なのに、インバウンド対応の人材確保策を打つという点に齟齬を感じます。供給不足もどの需要に対するどのような供給が足りないということが定義されていません。今は、「今日のタクシーが足りない」ということに躍起になりすぎてしまっているように感じます。「人手不足に地域差はない」との考えもありますが、地方業界では「今日足りない」だけではなく、「これからなってくれる人が足りない」という点が問題になっています。「供給不足の内容」をもっとはっきりとさせて、そこにふさわしいものをいろいろと検討してかなければならないのではないのでしょうか？まずは、業界全体としてどうしたいのかを整理する必要性を感じます。