

内外交差点

2024年激動の幕開け その波濤の先にあるもの

山崎 裕之氏 (特定社会保険労務士) 第10/12回

2024年が始まった。労働時間の規制強化(いわゆる2024年問題)が4月から実施されることに加え、タクシー業界にとっては「ライドシェア解禁」が現実味を帯びてきて、まさに激動の年明けとなった。道路運送法第78条の運用拡充は先行実施されるが、並行して議論が進められることになっているライドシェア本格解禁についてはまだ海のものとも山のものとも形が見えてこない。しかしタクシー業界が望まない方向で議論が進められそうな気配である。

乗務員が副業としてライドシェアに従事した場合、改善基準との関係で就業規則の整備が必要になるだろうか、そもそも一般人が他に職業を持ちながらライドシェアの「営業」を行った場合、改善基準との整合性をどう取るのかなど、労務屋としては気になってしまう。ライドシェアについてタクシー業界としての主張は丁寧に行っていけばよいと思うが、どのような方向に議論が進もうとも、経営者や労組の幹部は動揺しないこと。動揺が表面に出ると、現役の乗務員だけでなく、今後乗務員になるかもしれない求職者にも不安を掻き立てることになる。人手不足の折、乗務員として就労することへの安心感をいかに醸成していくか、大事な局面である。冷静に対処していくことが望まれる。

タクシー業界には地域交通インフラ、特に面をカバーする個別的公共交通の次世代の姿を思い描き進化させていく責務があると私は思う。DXが社会の隅々まで入り込み、AIが社会を動かす時代の入り口に差し掛かっている。当然タクシーもこの流れの外にいることはできない。

配車アプリでDX活用の有効性の一端を実感していることと思う。自動運転(レベル4)の自動車が旅客を乗せて運行する自動運転タクシーが実用化されるのも遠い未来の話ではないだろう。また来年の大阪関西万博では空飛ぶタクシーが登場する。法整備の他、解決しなければならない課題は多々あると思うが、技術的には実現に向けて確実に進

んでいこう。これらの新しい交通手段の運用を先端技術に秀でた他産業(例えばメーカー等がトランスフォーマーと連携)が担っていくことになるのだろうか。

タクシー業界としてこのような新しい地域交通インフラを他の業界が担っていくのをただ見ているのか、それとも主体的に関わり実際に運行を担っていくのか。自動運転や空飛ぶタクシーは最先端技術を駆使したものであるが、実際の運行システムを創り上げるうえで必要な知見の多くはタクシー業界に蓄えられているはずだ。自動運転や空飛ぶタクシーに限ったことではないが、安全で快適な利便性の高い未来の地域交通システムはタクシー業界が主体となって創造していかなければならないと思う(もちろん様々な産業分野と連携してではあるが)。

そのためには固定観念にとらわれない発想で未来を描き、様々な課題に果敢に挑戦し開発をリードする有能な人材をタクシー業界の中で確保していかなければならない。既存の従業員の能力開発にも注力しなければならないだろう。乗務員不足が事業継続の根幹を揺るがす大きな問題となっている中、非乗務員の人材確保まで手が回らないというのが実際のところだとは思いますが、しかし乗務員が充足したら考えようということでは遅きに失する感がある。

乗務員、非乗務員を問わず人材を集められる企業は、ダイナミクスが具体的に感じ取れる企業であり、次の時代・社会に向けてアグレッシブに挑戦している企業である。働く者は社会の発展や変革にたとえ微力であったとしても関わりたいと思うからだ。自社はどうか挑戦して行くのかを明確にすること(ブランディング)は、実際に喫緊の課題である乗務員の採用にも有効に作用するのではないだろうか。今回は一労務屋の初夢ぐらいに受け取っていただければ幸いである。

