

自交総連は7月4日の第4回常任中央執行委員会で、自家用有償旅客運送の拡大に反対し、道路運送法の改悪に反対する方針（見解）を決めました。

岐路に立つ地域交通

—自家用有償旅客運送の拡大ではなく、安心・安全な公共交通の充実を—

2019年7月4日 自交総連

めるものである。

(1) 成長戦略実行計画等での自家用有償旅客運送拡大方針

成長戦略実行計画（未来投資会議の答申）と経済財政運営と改革の基本方針2019（経済財政諮問会議の答申、いわゆる「骨太の方針」）が6月21日、閣議決定された。また、規制改革推進会議の答申も6月6日に出され、21日に規制改革実施計画が閣議決定されている。これらの計画・方針では、地域公共交通に大きくかかわる自家用有償旅客運送を拡大する方針が明確にされ、2020年通常国会に道路運送法改定案を提出するとされている。

自家用有償旅客運送は、バス・タクシーのない交通空白地に限って、二種免許を持たないものが、自家用車で、地域住民を運送する例外的な制度である。この原則をなし崩しにして無限定に拡大することは、公共交通機関に求められる安全性をないがしろにするものであり、さらに、ライドシェア＝白タク合法化への突破口として利用する意図をもっているものとして、決して認められない。

自交総連は、道路運送法改悪を阻止するとともに、地域住民の移動の権利を保障する安全な交通政策の推進をつよく求

(2) 自家用有償旅客運送拡大の内容

成長戦略実行計画（骨太の方針も同様）では、自家用有償旅客運送について、①交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設、②観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化、③交通空白地の明確化、④広域的な取組の促進——が提起された。

①交通事業者の協力というのは、この制度改悪にタクシー事業者を取り込む意図をもって挿入されたものである。未来投資会議は、タクシー事業者が直接運営する自家用有償旅客運送を念頭に議論してきたが、国土交通省は、タクシー事業者が自治体、NPOなどから委託を受けたり、ノウハウを提供するのは従来から認められてきたが、直接自分で運営することは認められないとの姿勢を保っている。このため、規制改革推進会議の答申では、タクシー事業者が実施主体となって提供できるように引き続き検討を行うべきとされ、国土交通省へ圧力がかけられている。

②観光ニーズへの対応は、地域住民のための運送を観光客・来訪者へも広げよ

うというもので、自家用有償旅客運送の趣旨を逸脱するものである。

③交通空白地の明確化は、「明確化」といいながら、地域だけでなく時季や時間、都市部でも空白地はあり得るなどの議論がされてきた経緯から、交通空白地の解釈を際限なく拡大していくものといえる。

④広域的な取組の促進は、原則として一市町村の範囲内で認められている自家用有償旅客運送を、市町村域を超えて広範囲で運行できるようにするものである。

②～④を通じて、バス・タクシーのない地域で例外的、限定的に運行されてきた自家用有償旅客運送を、無限定に、誰でも乗せられ、どこでもでき、広範囲で運行できるようにする方向が明白になっている。

(3) 安心・安全を無視、ライドシェアへの「突破口」とする意図

道路運送法が、タクシー事業にきびしい規制の枠を課しているのは、乗客の安心・安全を確保し、かつ持続的・安定的に運行が継続でき、責任をもって人の移動を担うことができるようにするためである。タクシーがなく、他に代替手段がない地域について、住民の移動を保障するために、例外的に認められているのが自家用有償旅客運送である。

自家用有償旅客運送の運転者は、二種免許取得を義務付けられず、一種免許で簡単な講習を受けただけで運転することが可能となる。また、運行を管理する責任者も、バス・タクシーでは必要となる運行管理者の資格（試験合格者）がなくても可能である。運行前の確認（点呼）も対面が義務付けられず電話でもよい。

運賃は、営利を目的としないものとしてタクシーの半分程度とされ、運転者は専業ではなく、兼業やボランティアの高齢者が多い。

例外的な措置ゆえに、安全管理の質がタクシーと比べ格段に緩くなっているのである。こうした自家用有償旅客運送の限定を外し、拡大することは、安心・安全が確保できず、安定性・持続性にも欠けるものといわなければならない。

しかも、自家用有償旅客運送事業拡大の真の意図は、これをライドシェア解禁への「突破口」として利用することにある。未来投資会議第24回会議（3月7日）で、竹中平蔵議員は、今年1月のダボス会議（世界経済フォーラム年次総会）で、自身と安倍首相がライドシェア大手UberのCEOと昼食会を共にしたことを誇らしげに語り、日本では既得権益者の猛烈な反対でライドシェアによる成長機会を逃してきたと言及した。そして、自家用有償旅客運送制度の改善は、「突破口として非常に重要なポイントになる」と、その意図をあげすけに述べている。

こうした動機で、自家用有償旅客運送制度を利用することは許されず、ライドシェアへの「突破口」とすることを断固、阻止しなければならない。

(4) タクシー・バスを活用した地域交通に補助金の増額を

自家用有償旅客運送の拡大は、地方の交通不便な地域での住民の移動を助けるということを理由としている。

確かに、地方における交通問題は年々深刻さを増し、タクシー会社も撤退して、交通空白地となる地域が広がっている。

高齢者の交通事故増加で運転免許返納が奨励されていることから、対策が切望されている課題である。しかし、この解決を自家用有償旅客運送、あるいはその延長線上に想定されているライドシェアに委ねようとするのは、交通機関にとって最大の使命である安心・安全を損ねるもので、持続的・安定的な輸送にもならない。

地方で住民の移動を確保するためには、公共交通機関であるタクシーの活用拡大こそが必要である。地方自治体と提携した過疎地型の乗合タクシーは、全都道府県で3381コース（2018年3月31日現在）が運行されている。こうしたとりくみを拡大し、全国の交通空白地をカバーできるようにすることが求められている。

タクシー事業者は公共交通を担う公器としての自覚を持ち、持続的な事業運営に工夫・努力するとともに、地方自治体と協力して総合的なまちづくりの計画を

立てていくことが必要であり、労働組合も積極的に協力していく。

公共交通の維持のためには補助金の大幅な増額が不可欠である。現在、「地域公共交通確保維持改善事業」で220億円（2019年度当初予算）が支出されているが、これはバス路線維持や離島航路への補助などの総額で、乗合タクシーへの支出はその1割程度しかない。総額も乗合タクシーへの補助も抜本的に拡大すれば、交通空白地でもタクシー事業者が乗合タクシーを運行することができる。安全な公共交通の維持には一定のコストがかかることについて、自治体・利用者にも理解を得なければならない。

自交総連は、地域住民の移動を確保し、安心・安全な公共交通であるバス・タクシーの活用をすすめ、それに見合う補助金を抜本的に拡大することを政府・国土交通省につよく求めていくものである。

以上

【資料】

「成長戦略実行計画」（未来投資会議答申、2019年6月21日閣議決定）より
（「経済財政運営と改革の基本方針2019」も同じ）

① 自家用有償旅客運送

（交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度の創設）

市町村が交通事業者（タクシー事業者等）に運行管理を委託するなどの連携を図ることは、地域の暮らしの足の確保のために意義がある。

地方公共団体にとっても、交通事業者

のノウハウの活用により負担の軽減となり、利用客にとっても安全・安心な交通サービスが受けられるため、双方にとってメリットがある。

このため、交通事業者（タクシー事業者等）が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備

する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続きを容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。必要な法案について、2020年の通常国会に提出を図る。

（観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化）

インバウンド誘致は、地域活性化において欠かすことが出来ない重要な観点である。自家用有償旅客運送においても、観光ニーズに対応することが必要である。このため、バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化する。

（交通空白地の明確化）

現状では、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方は様々である。このため、地方公共団体が、制度導入を検討する際の基準となる考え方を具体化する必要がある。生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定する。

（広域的な取組の促進）

地域公共交通網形成計画（地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成）に自家用有償旅客運送の導入を位置づけた場合は、手続きを簡素化する。

第24回未来投資会議での竹中平蔵議員の発言（2019年3月7日）

○竹中平蔵議員（東洋大学教授） 先般のダボス会議で、総理は基調講演をされた後、世界的な企業のCEOと非公式の昼食会を持たれた。すばらしい会議だったと思う。大変光栄なことに司会をさせていただいたが、メンバーが大変印象的であった。アップル、ファーウェイ、シーメンス、IBM、セールスフォースといった企業に加えて、UberのCEOが含まれていた。新しいモビリティ、ライドシェア産業は、第四次産業革命関連の中でも、近年最も成長した産業。

したがって、中国でも滴滴、シンガポールのGrab、インドネシアのGO-JEKなど、アジア勢も躍進をしている。それにもかかわらず、日本では既得権益者の猛

烈な反対で、この成長機会を逃してきたと思う。

そして、日本では結果的に都会でも地方でもモビリティの面で、残念であるけれども不便な面がたくさん出てきた。残念なのは、日本は改革を一生懸命進めているにもかかわらず、モビリティの面でおくれているために、外から見ると改革全体がおくれているような印象を与えてしまう。そうしたことはやはり改善していかなければいけないと思う。

その意味で、先ほど金丸議員のペーパーで、自家用有償旅客運送制度を改善する提言がなされているけれども、これは突破口として非常に重要なポイントになると思う。