



(電子版)

info@jikosoren.jp

2019年 第9号 2019年6月25日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201
tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

自家用有償旅客運送の拡大を決める

成長戦略 閣議決定 ライドシェアへの突破口とするな

政府は6月21日、成長戦略実行計画（未来投資会議の答申）、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」）を閣議決定しました。また、規制改革推進会議の第5次答申（6月6日）にもとづく規制改革実施計画も同日、閣議決定しました。

これらの計画・方針では、自家用有償旅客運送を拡大する方針が明記され、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ます。

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す。この原則をなし崩しにして、どこでも、誰でも運送できるように拡大することは、公共交通機関に求められる安全性に重大な問題が生じます。さらに、この方針の真の意図は、ライドシェア＝白タク合法化への「突破口」（未来投資会議での竹中平蔵議員の発言）として利用しようというものです。

規制改革推進会議の答申では、自家用有償旅客運送の実施主体について、国土交通省が、タクシー事業者が市町村・NPOから委託を受け、協力するのはいいが、直接運営することは認められないとしたため、タクシー事業者が実施主体となれるように引き続き検討を行うべきとされ、国交省に翻意を促しています。

自家用有償旅客運送の拡大、道運法改悪を阻止し、交通空白地の住民の移動を保障するためには、補助金を大幅に増やして乗合タクシーなどの活用をはかることが大切です。

閣議決定された計画等の概要（該当部分）は以下のとおりです。

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）

第2章 Society5.0の実現

3. モビリティ

(1) 現状

地方では、年代問わず、交通手段は自動車依存が高い。また、80歳以上では、自動車依存率が50%を超えている。さらに、働く高齢者が増加しているとともに、買

い物や病院・役所等での用事などを目的として外出する高齢者も多い。

また、運転業務の人手不足が年々深刻化しており、有効求人倍率は全職業平均の2倍となっている。タクシーのドライバー確保の観点からも、交通網の維持が厳しい状況である。タクシー運転者数については、2005年の381,943人をピークに減少傾向となっており、2016年には289,373人であり、ピーク時から24%減となっている。

地域の移動を担う交通手段の一つである、自家用有償旅客運送をさらに実施しやすくするための検討が必要である。他方、専任担当者が不在の市町村は8割であり、市町村が、配車や安全管理を行うことは大きなハードルとなっている。

また、タクシーの相乗りの実施は、利用客が低廉な料金で利用可能であり、同時に、タクシー事業者には生産性向上につながる。国内でも、2018年に東京都において相乗りタクシーの実証実験を実施した。利用客の7割が再度利用したいとの回答があった。

(2) 対応の方向性

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。

② タクシーの相乗り導入

過疎化が進む地域において、大型バスの運行に対して補助金を支払うことは非効率であり、交通需要にフィットした移動サービスの最適化が必要である。

また、IT化が進展した時代において、アプリをつかった乗客のマッチングやリアルタイムの配車依頼に応じた最適なルート選定、キャッシュレスといったサービスの導入を進め、ビジネスモデルのデジタルトランスフォーメーションを図るべきである。

タクシーの相乗りの導入は、利用客にとっては低廉な料金で利用可能であり、同時に、タクシー事業者にとっては生産性向上につながる。限られた交通機関で可能な限り多くの人々が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域や要件の限定はかけずに一般的に導入を行う。具体的には、道路運送法上の通達等の整備を本年度中に図る¹。

1 アプリによりマッチング、乗車距離（オンデマンドなルート選定）に応じた割り勘料金（事前確定）とキャッシュレスにより、利用しやすい環境を整備する。

③ Mobility As A Service (MaaS) の実現

複数の交通手段や行先での宿泊・サービスの予約などをスマートフォンで一括して手配し、キャッシュレスで、無駄な待ち時間なく、スムーズに移動できる便利なサービス（いわゆるMaaS：Mobility as a Service）が世界的な流れとなっている。我が国においても、住民のみならず、観光客の潜在需要を掘り起こし、地域交通の再生に貢献することが期待されている。

こうしたサービスについて、様々な好事例を創り出していくとともに、地域の様々な事業者・自治体が展開しようとする取組を支援し、全国に拡大する。

経済財政運営と改革の基本方針2019〈骨太の方針〉

（経済財政諮問会議の答申、2019年6月21日閣議決定）

（成長戦略実行改革と同じ）

規制改革推進に関する第5次答申（規制改革推進会議、2019年6月6日）

(4) 重点的にフォローアップに取り組んだ事項

ア 新たな需要に応える旅客・貨物運送事業の規制改革

平成30年6月の第3次答申では、国土交通省に対して、個々人の多種多様なニーズに応えられるような旅客・貨物運送事業の規制改革について検討を求めたところである。

同省では、タクシー事業者と連携し、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えながら、ICTを活用した事前確定運賃、相乗りタクシーなどの導入に向けた制度整備を具体化させており、一定の評価ができる取組内容となっている。これら新たなサービスは、同大会の開催を待たず早期に導入すべきである。

他方、自家用有償運送事業、救援タクシー事業の在り方については、実施計画に沿って今年度中に結論を得るべく検討を進めることを引き続き求めたい。

自家用有償運送事業は、現在「交通空白地」における実施が要件とされている。ここで、通常のタクシー事業によって満たされないニーズは、過疎地など地理的要因のみならず、増加する観光客や高齢者など需要者側の要因、深夜時間帯やイベント開催時など時間的要因によっても生ずることに留意が必要である。したがって、「交通空白地」は、期間・区域・利用対象者など様々な側面から捉え、自家用車両を用いたサービスがニーズに応じて機動的かつきめ細かく実施できることを制度上明確にしていく必要がある。

また、自家用有償運送事業は、タクシー事業者による通常の旅客運送事業が成り立たない地域での事業であるという理由から、その実施主体は市町村又はNPO法人等に限定されている。しかし、実際の運営はタクシー事業者に委託されており、自家用車両を用いる場合であれ、安全確保を含めてサービス提供に必要なノウハウ等を有するのはタクシー事業者にはほかならない。市町村等から委託を受ける形にとどまらず、タクシー事業者が実施主体となってサービスを最適かつ効率的に提供できるようにすることは、同事業を補助金に依存せずに持続可能なものとしていく上で有用である。第3次答申の趣旨を踏まえて、引き続き検討を行うべきである。

救援タクシー事業については、実施可能な事業範囲の明確化を図るべく、「タクシー事業者が行う救援事業等について」（平成元年6月29日運輸省地域交通局自動車業務課長通達）の改定が行われたが、これにより、これまでにない新たなサービスが実施可能であることが十分明確にされたとは言いがたい。例えば、書類や鍵等の緊急かつ重要な届け物をタクシー事業者に預託することは、利用者の利便を高め、輸送の安全と両立させることも十分可能である。こうした多種多様なニーズに応えられる新たな仕組みについて検討すべきである。