

【電子版】



2023年 第17号 2023年 7月12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

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



ラストワンマイル・モビリティに関わる検討会 制度・運用の改善策を公表

公共交通機関の安心・安全に逆行する制度に反対

5月30日、国交省自動車局は「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」において「ラストワンマイル・モビリティに係わる制度・運用の改善策」（以下「改善策」）を下記のとおり公表しました。

交通不便地域における公共交通サービスの維持・確保について、①ラストワンマイル・モビリティ（身近な交通サービス）を担うタクシー、乗合タクシーや自家用有償旅客運送による交通サービスを、より持続的で利便性の高いものに高めていくことが急務となっている。②タクシー事業者の供給力の強化では、営業所ごとの最低車両台数の緩和、営業所の設置要件の緩和、遠隔点呼の導入、個人タクシーの帰郷制度を許可したうえで、身近な交通サービスを充実させる。③事業者協力型自家用有償旅客運送の活用促進「交通空白地」の概念の目安、運送の対価の目安を新たに設定しています。

看過できない内容

「改善策」の基本的な考え方では、「安全性及び継続性の観点から、交通事業者（緑ナンバー）が提供するサービスの活用を第一に検討し、持続的で利便性の高い交通サービスの実現を模索することであり、（中略）そうした努力を経てもなお交通サービスが不十分な場合には、これを補完するものとして、自家用有償旅客運送を組み合わせることで移動手段を確保していくことができる」としています。しかし、交通事業者が地域公共交通の構築に協力するためには、採算のとれる条件が確保されることが必要であり、国や地方自治体による補助金等財政措置の拡大・充実については、「改善策」では触れられていません。

注：ラストワンマイル・モビリティとは、自宅から近隣の商業施設や医療機関までのラストワンマイルの移動手段を確保すること。

タクシーと自家用有償旅客運送(検討会案)、ライドシェアの違い

	運行管理	運転資格	使用車両	運賃
タクシー	タクシー事業者	第二種免許	タクシー車両	適正な原価・ 利潤
自家用有償 旅客運送	市町村・NPO等 (タクシー事業者 協力型もある)	第一種免許 +講習	ボランティア 個人の持ち込 み可	タクシー運賃か ら適正な利潤と 固定費用を控除 した額
ライドシェア	運転者本人	第一種免許	自家用車	需要により変動 する

「改善策」では、自家用有償旅客運送の対価について、従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2の範囲内であること」という目安を廃止し、必要費用も勘案して実費を適切に収受できるように目安を新たに設定するとしています。そして、タクシーの総括原価から適正利潤とタクシー固有の費用（営業所、車庫に係わる償却費等）を控除した金額の範囲内が目安となっています。

これまでのボランティア（営利を伴わない）による例外的な輸送という位置づけから、タクシー運賃の8～9割程度の運賃で、営業所、車庫も不要で第一種運転免許しか持たない者が白ナンバーで運行できます。実質上の白タクに変質する危険性があり、ライドシェア解禁に門戸を開きかねません。

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た例外的な輸送手段として制度化されましたが、この間、運用（乗客の範囲など）が緩和されてきました。今回の改善策は、原則をなし崩しにして無限定に運用を拡大しています。公共交通機関に求められる「安心・安全」に逆行する制度変更です。

タクシー業界トップ・川鍋会長が一種免許導入を提案 安全管理への希薄を露呈

国交省が自家用有償旅客運送を緩和、拡大しようとしているなかで、全国ハイヤー・タクシー連合会（以下全タク連）の川鍋一郎会長が第一種免許での旅客運送をすすめようとしています。6月1日開催の全タク連・正副会長会議で提案した内容は（次表）のとおりです。

川鍋会長の提案（3年間限定で実施）

資格要件	1年間限定、一種免許で運行（緑ナンバー）
運行形態	アプリ配車限定で屋上灯は設置しない
運賃	自家用有償旅客運送に準じた位置づけ 既存タクシーの5%安く設置
車両	専用車両を使用し、車両数は一般タクシーの半数以下

この間、警察庁は第二種運転免許の受験資格要件を第一種免許取得後3年から2年、そして2022年には1年に短縮する規制緩和を行いました。

旅客の安心・安全を補完する第二種運転免許を形骸化する動きが続いていましたが、タクシー業界のトップが、第一種運転免許でタクシーを運行できる提案をすること自体、業界の安全管理への希薄さを社会に露呈することとなり、タクシー事業者としての責任を自ら放棄するに等しい暴論です。

タクシー労働者の労働条件悪化につながる

第一種運転免許でタクシーも運行できることを認めると自家用有償旅客運送と何ら変わらず、垣根がなくなってしまう。また、既存タクシーとの運賃値引き競争を誘発しかねず、タクシー労働者の労働条件悪化に直結します。

労働者が減少する度に第二種運転免許の緩和を数十年前から主張してきたのがタクシー業界です。現状の労働環境を変えないかぎり、新たな労働者を迎え入れることも継続させることも困難となります。運賃改定に際して、社会的公約を反古にして賃下げ合理化を押し付ける事業者が存在するなど、まず業界の体質を変えることが急務です。

コンプライアンスを守り、若年労働者や女性労働者がタクシー業界に入ってくる労働条件を整備すべきであり、今回の川鍋会長の提案は、白タク・ライドシェア推進者たちが諸手をあげて喜ぶだけで明らかに間違っています。