

資料 2

規制改革推進会議提出資料

規制改革推進会議における地域交通に関するヒアリング (自治体・DMOの指摘)

令和5年11月22日
規制改革推進会議

○ 鈴木・行方市長

- ・ 高齢化に伴いタクシーやスクールバスなど二種免許を取得したドライバーが減少。自家用有償旅客運送は、地方公共交通協議会では境界を越えた運送はできないと整理されており、利用者が不便。タクシー・バス会社と連動して、運転手確保を行うとともに、道路運送法7第8条3号を整理をしていくことで市外市内への移動展開をしていかなければ、本当に人口減少・過疎化が加速する。

○ 中山・京丹後市長

- ・ 自家用有償旅客運送について、運行主体・区域制限の緩和、観光客等の市外への降車を可能にしてほしい。一方で、大切なのはタクシー等事業者との調整。この制度環境として地域公共交通会議での合意を前提に、自家用有償旅客運送の実施主体を地域のタクシー・バス会社まで可能な形に緩和いただき、タクシー・バス会社が自らの判断で第2のビジネスモデルとして参画できるようにしてはどうか。その場合、法78条2号の改正以外に、同3号の運用でも実施可能であれば、地域公共交通会議での合意を前提にやれる地域からやっていくこともあり得るのではないか。

○ 黒田・平戸市長

- ・ 深夜帯や外国人対応は、逆に（自家用有償旅客運送の）料金を上げないと成り立たない。差別化することでタクシーと共存の理解を図られ、むしろ、タクシー会社がそういう別のサービス、セカンドステージに着手できるよう門戸を広げた方がいいのでは。できるところからやってください、と地方に任せるぐらいの規制緩和の理念でいかないとまとまらない。

○ 大岸・歩くまち京都推進室長

- ・ 京都では、車の渋滞が「観光による課題」のはじまり。市としては車に過度に依存しないまちづくりを進めてきた。今日では、京都駅に非常に人が集中し、バスがいっぱいに乗れない、タクシー待ちの行列が発生といったことも。交通事業者の担い手不足もこれを助長。コロナ禍の影響で、密を避けた車による観光が進む恐れも。早期から、的確なタイミングで効果的な情報発信を行い、観光客の行動変容の促進、駅前空間のスムーズな運用を支援することでタクシーの効率的な利用を促進していく。交通事業者の担い手は非常に厳しい状況。特に定時定路線で運行するバスで深刻。道路事情が厳しい京都では、鉄道・バスの輸送力を活かすことが重要。特に交通局等では、大幅な臨時増便や、観光客向けの急行バス路線を運行しているが、こういった取組の強化も必要。

規制改革推進会議における地域交通に関するヒアリング (自治体・DMOの指摘)

○ 長井・ニセコプロモーションボード事務局長代行

- (ニセコにおいて、) 宿泊者、事業者、住民、ありとあらゆる人が2本ぐらいしかない大きい道路に集中してしまい、道路渋滞が発生。冬の時期だと、地域内にある2つの信号の間約2キロが、渋滞で車がつながるといことも生じている。このような現状が進み、エリアの魅力が低下し、宿泊・入込人数・投資が少なくなってしまい、結果的に地域の稼ぎの低下、地域としての魅力がなくなることを懸念。宿泊施設による自社送迎サービスの商品化、有料化を可能にしたらどうか。道路事情もあり、これ以上車が単純に増えることは望ましくない一方で、交通の足が足りないのも事実。個人運行をたくさん走らせるというよりも、個人と比べるとブランドを背負っているような宿泊施設、一流企業であれば、ある程度運行の安全性もちゃんとできるのではないか。

○ 高島・福岡市長

- 福岡は時間帯の交通空白地。ライドシェアの定義のほか、万が一の際にはプラットフォームとドライバーが補償する、これを明確に規定することが肝要。早急に会社、プラットフォーム、ドライバーの要件の制度化が必要。タクシーにもしっかり規制緩和をしていくことで、イコールフットिंगにすることが不可欠。ライドシェアを考えるのであれば、タクシー会社がビジネスをできるような規制緩和が大事。ステークホルダーが多い場所においては、地域公共交通会議を開いても合意を得ることは極めて困難であり、道路運送法の運用拡大だけでは、郊外部の議論は進むかもしれないが、都市部の議論が進みにくい。法改正の準備と同時並行で、早急な道路運送法の運用拡大の実施が肝要。ライドシェアの安全性やタクシー業界との共存といった課題については、各地域の会議等に任せるのではなく、全国で統一的なルールを作って、それぞれ議論をすることがないよう進めることが、都市部の交通の課題解決においても大事。
- 二種免許がないとどう危ないのかも含めて、何をもって安全か、地方に任せるのではなく国としての統一見解を出していただきたい。
- 毎回地域公共交通会議の中で時間帯を区切って限定的に許可するのは、現実的ではない。

○ 土屋・軽井沢町長

- 夜の時間帯は観光客だけでなく、別荘に静養に訪れる人たちも飲食店などでタクシーを利用。新幹線での来訪者も多く、需要が供給が上回る状態となっている。
- 運転者不足の解消に向けてタクシー会社において幅広い募集活動や二種免許の取得、補助も行っているが、中々追いつかない状況。回遊性を向上させるにも交通事情を解決して地域経済の発展にもつなげたく、町としては様々な組み合わせによる全体の交通計画を考えている。

規制改革推進会議における地域交通に関するヒアリング (自治体・DMOの指摘)

○ 長野・別府市長

- 道路運送法第78条3号で外国人観光客、深夜帯について、緊急対応策として、(自家用有償旅客運送が)早急にできるのではないか。(同条)第2号については、運賃の値上げ等々、地域公共交通会議等で協議が整わないとできないことを考えると、ハードルが高く、ここをどうにかしないと先に進めない。最終的には法改正という形が一番。現状で運転手を確保しようとしても、劇的に回復するということは絶望的であり、市民・観光客の声に早急に応えなければならないということで、外国人観光客、深夜帯を早急に(、自家用有償旅客運送の対象に)付け加える必要がある。

○ 熊谷・千葉県知事(書面提出)

- 成田空港周辺の市町においては、高齢化による交通弱者の増加が見込まれる。しかし、コミュニティバスの運行など行政や関係者の努力にも関わらず、人口減少や運転手不足等により不採算のバス路線が撤退するなど地域交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、地域の移動手段を確保するための新たな対策が必要となっている。また、成田空港においては、昨年度後半からいわゆる「白タク」が増加していると認識しており、更なる機能強化に伴う利用客の増加等も見込まれている。
- このため、成田空港周辺地域の域内や、同地域と成田空港を結ぶ新たな移動手段としてのライドシェアの活用について、安全性の確保といった課題を解消するとともに、既存の公共交通との適切な役割分担のもと、利用者視点で検討いただきたい。

- **令和5年11月6日（月）11:00～13:00 第1回地域産業活性化WG（YouTubeライブ配信）**

議題 地域の交通に関する現状と課題（ヒアリング）

出席者 平戸市（黒田市長）、行方市（鈴木市長）、京丹後市（中山市長）

Uber Japan 株式会社（山中GM）、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長）

国土交通省、警察庁、デジタル行財政改革会議事務局

- **令和5年11月13日（月）7:30～9:30 第2回地域産業活性化WG（YouTubeライブ配信）**

議題1 インバウンド観光客等の増加による現状と課題（ヒアリング）

出席者 京都市（歩くまち京都推進室長）、ニセコプロモーションボード、日本航空、阿部佳氏（Kplus代表/明海大学教授）、観光庁

Uber Japan 株式会社（山中GM）、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長）

議題2 観光地・大都市における交通の現状と課題（ヒアリング）

出席者 福岡市（高島市長）、軽井沢町（土屋町長）、別府市（長野市長）

Uber Japan 株式会社（山中GM）、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長）、国土交通省

移動難民解消のための利用者起点の規制改革について（意見）

令和5年11月13日

落合 孝文

川邊 健太郎

國峯 孝祐

瀧 俊雄

中室 牧子

堀 天子

間下 直晃

タクシードライバーの不足が深刻である。2010年から12年間でタクシードライバーは約40%、約15万人が減少し、有効求人倍率は4倍を超える。またドライバーの高齢化により、現在では年齢層のボリュームゾーンは70から74歳である。重大事故を発生させるタクシードライバーは65歳を超えると急激に増えることも統計上は示されており¹、安全性が懸念される。

加えて、移動の需要は変動性が高い。時間的および季節的に急増する需要に対し、タクシーだけでは対応しきれなくなっている。この結果、観光地、都市部、山間部それぞれにおいて移動難民が発生している。

訪日外国人観光客は、今年9月までですでに1700万人を超えており、2022年の年間約380万人から急増するとともに、2019年3188万人の水準に回復しつつある。特に観光のハイシーズンにおいては、京都駅前のタクシーの列や、空港における白タクの横行等、移動手段の不足が社会問題となっている。今後のさらなるインバウンド増大を考えると対応は急務である。

併せて、都市部では、多くの人がタクシーを利用したい雨天時などにタクシーがつかまらないとの声が多く聞かれる。山間部を含む地方では、タクシーを配備すると採算割れしてしまうような地域も多く、こうした地域で高齢者が自動車免許を返納すると移動手段を失い、生活がままならず、「移動の自由」が損なわれかねない。

移動は、生活する上で必要不可欠なことである。特にドアツードアでの移

¹ 自動車運送事業用自動車事故統計年報（令和3年度）P52

動を充実させることは、介護、医療、子育てといった福祉分野のサービスへのアクセスを容易にする意味でも重要である。

タクシーの規制緩和により十分に人手不足は解消できるという意見もあるが、12年間で15万人、直近では年間約2万人のペースでタクシードライバーが減少し、今後も相当規模の退職者が予想される中、仮に数千人規模の増加を実現したとしても依然として不十分である。また、固定的に車両とドライバーを抱えるタクシー事業だけでは、変動性の高い需要をカバーすることは構造的に困難である。タクシー事業だけで需要を満たそうと思うと閑散期の問題が発生し、むしろ低所得のタクシー運転手を多く作ることになる懸念がある

自家用車で乗客を運ぶライドシェアでは、ドライバーを本職としない方々でも、需要があるときに、隙間時間に担い手になることや、自分の用事ついでに人を乗車させたりすることが可能となる。このため、ドライバー不足の解消や、需要に合わせた弾力性高い移動手段の供給のためには、ライドシェアは自動運転と並び有力な手段である。なお、自動運転が普及するまでには時間がかかるため、それまでの移動手段としてライドシェアは特に有力である。

一方で、安全性への懸念を払拭するために、運行管理や車両整備等について必要な対応を行う枠組みも整備しつつライドシェアの社会実装を進めることが重要である。ライドシェアは白タクとは異なり、適切に規制された新たな運送サービスである。白タクの横行を許さないためにも、後述の安全対策等を講じた日本版ライドシェア事業に係る法律を作ることが必要である。

したがって、移動難民を解決するため、安全性の確保を大前提として、ライドシェアについて以下の検討を行うべきである。

1 短期的対策 * 年内目途に具体的方針決定

(1) 道路運送法 78 条 2 号（自家用有償旅客運送）について

交通空白地の解釈のさらなる拡大（利用者起点の観点から、移動難民が発生しているエリアや時間帯は全て交通空白地とする）、運行区域や料金についての協議義務を撤廃、株式会社の追加等について検討すべきである。

(2) 道路運送法 78 条 3 号について

安全を確保しつつ、ドライバー不足を補完できるよう、都市部や観光地も含み、かつ新規の事業者も参入できる新たな制度を緊急に創設すべ

きである。その際、地域や時間の限定をできるだけ柔軟に解釈すべきである。

(3) 二種免許の緩和等

車両やナビゲーションシステムにおける技術進歩、これまでの経験や事故の分析等をふまえ、タクシードライバーに課される二種免許の取得プロセスや地理試験等についても、現状に則したものになるように見直し、適切に緩和していく必要がある。なお、タクシーの走行距離あたり事故件数は自家用車の3.5倍²であり、「流し」の場合に空車時に顧客を探すことによる安全不確認や乗車中に乗客から指示を受けること等が原因とも言われている。そのため、配車のみ（ハイヤー）に限定し、またアプリやナビにより経路や行き先の詳細が決定されることを条件に、2種免許を大幅に緩和することも一つの選択肢である。

2 第二ステップ（新業態として新法の制定） * 年度内目途に具体的方針を決定

短期的な対策のみでは、地域や時間を予め限定した対処療法的な運用とならざるを得ず、都市部における混雑時間帯や雨天時の帰宅需要、訪日観光客の移動需要への対応など、抜本的な移動難民の解決にはつながらない。また、欧米諸国のこれまでの制度的取組みを参考に、ライドシェア事業に適切に規制を課すためには、法律上の明確な位置づけが必要である。

そのため、来年を目途に、ライドシェア事業を新たに位置づける法律の制定を検討すべきである。

その際、海外の規制等も参考に徹底的な安全対策を実施することが必要である。また、「利用者起点」の観点から適切なルールを設計すること、幅広い担い手を創出できるようにすること、事業者の新規参入を促進することも重要である。加えて、フリーランス・事業者間取引適正化法の適切な執行等を通じたドライバーとの取引適正化や就業環境の整備についても同時に取り組むべきである。

(安全対策の例)

- ドライバー審査（本人確認、犯罪歴・事故歴審査、健康診断書の確認等）
- ドライバー管理（乗務時間管理、苦情の適切な処理、レーティング機能搭載、アカウント停止等のペナルティ等）

² 自動車運送事業に係る交通事故対策検討会報告書(令和4年度)より算出

- ライドシェア事業者による対物対人の保険加入義務
- ライドシェア事業者による適切な運行管理の実施（アルコール呼気検査（デジタル機器等を活用）、乗務時間管理等）
- 整備管理責任者、事故時の責任者の選任
- 性犯罪対策（犯罪歴審査、乗車中の連絡体制、ドライブレコーダー、ドライバーを選択できること等）

また、上記の対応と同時に、タクシーの規制改革も必要である。特に、タクシー特措法は、車両数をベースとした規制となっており、目下の人手不足を反映した体系となっていない。そのため、同法の撤廃、少なくとも特定地域・準特定地域の指定要件や許可要件の見直しを行うべきである。また、営業区域の見直し、点検整備の頻度の見直し、ソフトメータやダイナミックプライシングの普及促進、書面のDX化等、ドライバーが働きやすい環境整備にも取り組むべきである。

以上