

さらなるタクシーの規制緩和で実現するモビリティ課題の解決

①現状の課題

- タクシー乗務員数がコロナで2割減少した中での人流回復。
日本のタクシーは世界的評価も高く、JPNタクシー車両、アプリ化・キャッシュレス化など更に進化中。
- 感情的でなく論理的・データドリブンな議論。 3類型、1)観光地でのオーバーツーリズム・季節的なもの、2)地方・過疎地でのタクシー事業者自体不足している恒常的なもの、3)都市部における乗務員の不足による繁忙時のもの。
- 時代に取り残されたタクシー規制。 最短でも合計13-18日間の法定教習、ナビのない時代の地理試験、日本語限定の二種免許、最低5台からの専用施設という高い営業所設置条件など。
- 地域・業界を超えたオープンな解決策の模索。 地域を超えたりソースの融通、乗り場での施設管理者との協力、地域から全国の協会へのエスカレーション等。

②安全に対する基本姿勢

- タクシーを取り巻く法規制は業界のためではなく利用者保護の観点で、重大事故発生の都度、高度化してきた。
- 日本の公共交通の基盤は責任主体を明確化した運行管理と整備管理。 アルコール・免許証・健康や車両整備を毎回確認。
- 安全性が担保されない形態の「ライドシェア」は利用者保護、労働者保護の双方の観点から問題が多く、過去10年でOECD加盟国の8割で禁止または規制、発祥の米国・中国でも総量規制・最低賃金・福利厚生など規制強化が進む。

③供給対策の進捗状況

- 類型1)観光地: 地域を超えたタクシー車両・乗務員の融通や運行管理のDX化「遠隔点呼」により、観光シーズンにタクシー車両と乗務員を札幌・東京から3ヶ月派遣する「ニセコモデル」を12-3月に予定。
- 類型2)地方・過疎地: 営業所設置の最低車両数や設置場所の規制緩和により、町役場やホテルの一角で1台からという「マイクロ営業所」が今秋以降誕生予定。タクシー事業者不足エリアでの供給増加が見込める。
- 類型3)都市部: 今年3月からは、二種免許取得のパートタイム勤務(時給制)を採用、アプリ専用の配車に限定し若年層や女性など担い手の裾野拡大中。 同時に、タクシー乗り場ごとの定点観測による需要データ化および運用課題の解消に向けたJRなど管理主体への個別要請をスタート。

④さらなる規制緩和に向けた課題

- 新人乗務員の教育日数の短縮化を目指し、時代に合わせたタクシーセンター地理試験の廃止と二種免許取得の効率化。
- 外国人乗務員増加に向け、特定技能1号の対象拡大と、それに合わせた二種免許教習・試験の多言語化。
- 自動運転タクシーの最速かつ最大の促進。 アリゾナで実際に乗車しそのゲームチェンジの大きさを実感。既に商用運行が始まる米中に対し、労働力不足の補完、日本の競争力・経済安保の観点からも、すぐに動き出す必要がある。