

多様な移動ニーズに応える新たなタクシーサービスについての意見

平成 30 年 5 月 11 日
規制改革推進会議

1. 問題提起

海外では、ICT の進展を背景に、個人レベルでサービスの需要と供給をマッチングさせるシェアリングエコノミーが台頭し、多様な移動ニーズを満たすサービスの一つとして、いわゆるライドシェアの利用が注目を集めている。しかし、交通事情や移動サービスに対する利用者の期待やニーズの実態を反映して、規制制度や事業のあり方は、国や地域によってさまざまである。

日本においては、利用者個人の移動ニーズに柔軟に応える公共交通として、タクシー事業が進化を遂げてきた。最近では、ICT を積極的に活用した相乗りタクシーや事前確定運賃などの新サービスも始まっている。

しかし、高齢人口の増加や海外旅行客の急増により、移動のニーズは一段と多様化している。人口減少により日常の移動手段に事欠く地域が増える一方で、都市部でも、病院への通院や買い物などに、頻繁に気兼ねなく利用できる日常生活の足としてのタクシーへのニーズは高い。高齢者の運転による交通事故の社会問題化を背景に、運転免許自主返納の動きも広がっており、移動ニーズは一層高まるものと予想される。

深刻な運転手不足など、タクシーサービスの供給を制約する要因も深刻であり、現状のサービス形態や規制制度の枠組みに留まるだけでは、利用者が求めるニーズに応える多様なサービスの創造が滞り、タクシー事業者にとっても、貴重な事業機会を逸しかねない状況にある。

また、既にライドシェアが定着した国からの旅行客の中には、同様の利便性や値ごろ感を求めて、違法な白タクに頼ろうとする事例も増加しており、このような問題が日本の質の高い公共交通全体の劣化を引き起こすことは避けなければならない。

ここで、安全で安心して利用できるタクシーサービスを最大限に活かし、事故の際の責任の所在などライドシェアにおいて指摘される問題点を回避し、その利便性に勝るとも劣らない新しいタクシーサービスを実現することができれば、増加する高齢者を移動のストレスから解放する切り札となり、同時に、オリンピック・パラリンピックを控えた日本が、世界に提供すべきおもてなしの一環ともなろう。ICT の進展や環境変化を踏まえ、利用者の立場に立って、新たなタクシーサービスを創造していくべきである。

2. 検討の経緯

今般の検討は、規制改革ホットラインに、タクシー事業者 1 社から寄せられた「多様な運転手が旅客運送サービスを提供する新たなタクシー事業」という要望が端緒である。

要望では、運転免許自主返納の動きに言及しながら、日常的な中距離移動に対してタクシーでは高額になること、またオリンピック等の大規模イベントに伴う突発的な移動需要に対

し、タクシーでは充分に対応出来ないことなどを現状の課題として指摘しており、その上で、既存のタクシー会社が責任主体として運行管理等の安全対策を実施することを前提に、登録個人運転手が自家用車を用いて有償で旅客運送を行うサービスの提案が示された。

その後、会議において提案者からヒアリングを行ったところ、新しいタクシー事業として、運転手は第1.5種免許+登録制度とすること、車両は自家用車であるが届け出制とし所有タクシー車両数を上限とすること、自家用車を含めて運行管理を行うこと、事業者には運行責任を負わせ運転手に指導監督を行うこと、流しはせず配車のみとし、事前に運賃を提示しクレジットカード等による支払いとしたうえで乗客との直接の金銭の授受を禁止すること、等の具体的な要件が示された。

この提案を受け、所管省庁である国土交通省に対し三回にわたってヒアリングを行い、提案に対する見解を伺うとともに、会議において、事業者による運転者の運行管理の実効性、運転者の運転技能の確保、制度の仕組みや基本的考え方と保護法益等を論点に議論を重ねてきた。

また、事業者を代表し、全国ハイヤー・タクシー連合会からも、提案に対する見解や、現状そして将来的なタクシーの取り組みについてヒアリングを行った。

これらの検討を経て、会議としての現時点での見解を以下の通り取りまとめ、公表する。

3. 新たなタクシーサービスの必要性

(1) タクシー業界による取り組みの現状

海外からの旅行客の増加やオリンピック・パラリンピックへの対応、高齢化等の利用者層の構造変化といった、タクシーサービスに関連する社会的課題については、広く、タクシー業界において認識されており、既に、これに応えるための様々な取り組みが業界を挙げて進められている。例えば、高齢者や車いすの方など利用者にとって乗降の配慮がなされている「JPN-Taxi」の導入が進められており、都内では、タクシーの3台に1台にあたる1万台の導入を2020年までに目指すこととされている。さらに初乗り距離短縮運賃の導入のほか、スマホアプリを活用した「相乗り運賃」、「事前確定運賃」等の新しい運賃制度の実証実験が進められている。

また、過疎地等の地域住民の日常生活の足となる「乗合タクシー」の取組も浸透しつつあり、これによって交通不便地域も大幅に減少してきている。

(2) 利用者にとっての選択肢拡大の必要性

これらの取り組みは、日本の社会全体が直面する社会的課題を、公共交通の一翼を担うタクシー業界全体として受け止めるものであり、極めて重要なものである。

他方、様々な国々から訪日する旅行客の多様なニーズ、また、ライフスタイルや置かれた状況の異なる幅広い個人がもつ潜在的ニーズは、多種多様である。“社会的課題”とよぶにはあまりに個別の、しかしサービスを求める個人にとっては切実なニーズへの対応は、ICTの発展がそれを可能にしつつある。これらの多種多様なニーズに応えるべく創意工夫し、成長を目指すことは、産業としてのタクシー業界にとって飛躍のチャンスとなるはずである。

しかし、運転手不足という現実と直面するなかで、現在のタクシー業界の基本的な構造を維持したままで、多種多様なニーズに応えることは困難である。これを補うために、乗合タクシーのように、地方自治体において地域の深刻な課題に対応する地域公共交通政策としての取り組みがなされているが、政策支援の下で営む事業だけでは、持続性と裾野の広がりには限度があることは否めない。

むしろ、運行管理等に ICT を利用することが可能になり、多くの人が通信機器を活用するようになったいま、この状況を最大限に生かし、利用者の立場で下記の課題に対応し得る民間の活力を使った新たなタクシーサービスに挑戦すべきではないか。

運転手不足にいかに対応するか

タクシーの運転には二種免許を必要とするが、取得に時間がかかる等の理由で、十分に運転手を確保できない状況にある。運行に制限を加えることで、普通免許で一定の運転経験年数を持ち、一定の研修を受けた人が有償旅客運送を行えるようにすべきではないか

移動手段が十分に得られない地域の増加にどう対応するか

タクシー事業が成り立たない地域では、NPO 法人による自家用有償旅客運送が認められているが、それ以外の地域でも、必要なときにタクシーサービスを得られないところは多数ある。こういう地域で、NPO 法人に限定することなくタクシーサービスの選択肢を拡大すべきではないか

より安価に日常の足を求めるニーズにどう対応するか

病院への通院や日常の買い物としてのタクシー利用には、コスト面でためらいが生ずる。また、インバウンド旅行客が、利便性や値ごろ感にかなうタクシーサービスを得られず、違法と知りつつ白タクを利用してしまう事例もある。このような状況に対応し、利用者の選択肢として、より簡便なタクシーサービスが認められていいのではないかとオリンピックなど需要の急増時にどう対応するか

2019年のラグビー・ワールドカップや2020年のオリンピック・パラリンピックなどの際には、タクシー需要が急増することが予想される。海外からの客がタクシーを利用できずに途方に暮れることがあってはならない。需要に応じて柔軟に供給を調整できるタクシーサービスが用意されてしかるべきではないか

4 . 新たなタクシーサービスの実現とタクシー産業の発展に向けて

以上に述べてきたとおり、今後、運転手の高齢化や住民の日常生活の足を確保することが困難となる地域が増加することが見込まれる。さらには、タクシーに期待する利用者のニーズもますます多様化することが想定される。

このような状況を踏まえ、まずは、2020年のオリンピック・パラリンピックまでを一つの節目とし、さらには、その先の未来の社会にも応えられるような、しなやかな移動サービスの具体化と導入を目指し、新たなタクシーサービスのあり方を具体的に検討すべきである。

その際、会議で提示された下記の論点を受け止め、利用者の立場に立って早急に結論を取りまとめるべきである。

現在、タクシー事業が成り立たない地域では、タクシー事業者を事実上の運行管理者とする自家用有償旅客運送がすでに認められている。タクシー事業者が運行管理者でなく、経営主体として自家用車を運転するドライバーを登録し、サービスを提供するしくみであっても、安全性についての必要な措置を講じれば、現状を超えるような問題は生じないと考えられる

自家用有償旅客運送に使用する自家用車を届け出制とし、登録台数の上限を設定し、運転手は直接雇用とすることで、運行管理の責任主体が明確となる。運転手不足に対応するため、柔軟な働き方が可能となるよう工夫が求められる

運行管理はICTを活用してタクシー事業者が行い、運行距離に制限を設けることで、自家用車であっても有償旅客運送を担うことが可能になると考えられる

タクシーにおいては、実車時より流し運転の際の事故率をはるかに高いことに鑑み、サービスの提供は予約配車に限り、運賃は事前に決定することが考えられる。また、顧客とドライバーの金銭の授受を禁止するなど、必要な要件を設定することが必要である

以上