

「ライドシェアの課題を検討する」。その前にタクシーの規制緩和を、**イコールフットイング**を！

資料3-4

①ライドシェア、課題が多く、日本に合いません。

- **事故は起こります。100%。責任は誰が？** 運転転手が個人事業主、では無理。運行・整備管理の主体が利用者保護に絶対必要。ネットではアジャイル開発OK、人命で試行錯誤は無謀。
- **安全規制は厳格化の一途。** 軽井沢スキーバス事故・千葉八街児童5人死傷事故等の度に。12月白ナンバートラックのアルコールチェック義務化・来年4月貸切バス点呼動画保存3ヶ月義務化、が最新。
- **運転手の労働時間管理、責任は誰が？** トラック2024年問題はタクシーも同じ。益々厳しい残業規制は労働者保護と安全の為。厳しく時間管理しているタクシーやトラックの乗務員がライドシェアやって事故起こしたら、何の為の時間管理？
- **運転手の社会保険、ナシで良いのか？** 雇用契約ではパートでも週20時間以上は社保適用。社保の担い手増加、という国の方針と逆行して、ワーキングプア層を増やして良いのか？
- **ライドシェア禁止は日本だけ、ではない！** 韓国や香港でも禁止。OECD加盟国8割で規制・禁止。発祥の米中でも台数・最低賃金・福利厚生規制が進行中。堂々と日本独自の道を！
- **「海外ライドシェア体験良かった」という方へ。** 65万回乗ると性犯罪に遭遇。性的暴行が年998件、日本の45倍。日米差考慮後も日本の5倍。解禁で年100件の性的暴行予測。誰が責任を？
- **海外ではライドシェアから自動運転タクシーへ。** 東京でも5年以内に始まります。百聞は一見にしかず、ぜひアリゾナで体験を。ライドシェアよりこちらが本命、日本経済にとって！

②タクシーの規制緩和を！ライドシェアの前に、イコールフットイングを！法治国家として。

- **地理試験は廃止を。** ナビのない時代、昭和44年の法律に基づいた厳しい試験は、乗務員増加の足枷です！
- **二種免許は効率化を。** 8日間もの受験プロセスをDX・柔軟・短縮し、先端安全車両限定などデジタル活かした二種免の新設を。

③地域毎に、データで、論理的な議論を。

- **感情的でなく論理的・データリブンな議論を。** 「タクシーに乗れなかった！ライドシェアだ！」でなく、いつ・どこで・どれだけ足りないのか分析を。「実車率」は良いKPIの一例。
- **類型1)観光地：ピーク時に(だけ)タクシー不足。** 例えば実車率50%超のニセコに、この冬、タクシー車両と乗務員を札幌と東京から3ヶ月派遣する「ニセコモデル」を予定。区域外営業の特例・遠隔点呼という規制緩和の恩恵。白馬等も視野。
- **類型2)地方・過疎地：事業性なくタクシー不足。** 公共交通だがバスと違い赤字補填ナシ。最低5台・専用施設という設置要件が緩和され町役場やホテルの一角で1台からという「ミニ営業所」が誕生、全国4900コース・1.5万台のデマンドタクシーと相乗効果で足確保。
- **類型3)都市部：数年でタクシー不足解消へ。** 羽田空港・東京駅八重洲口タクシー乗り場等、「回転が悪い」のがタクシー待ちの原因、車はあります。若手・パート含め乗務員もドンドン増加中。実車率それ程高くなく(東京49%・名古屋43%)数年でタクシー不足解消へ。



ライドシェアvsタクシー<事件・事故>

2020年事件・事故	米国版ライドシェア (米国Uber輸送回数6.5億回に対し)	日本のタクシー (日本国内輸送回数5.6億回に対し)
身体的暴行事件による死亡	11件	0件
交通事故による死亡	42名	16名
性的暴行事件	998件	19件

第211回国会衆議院国土交通委員会第5号令和5年3月22日 国交省答弁より



2022/7/1CNN

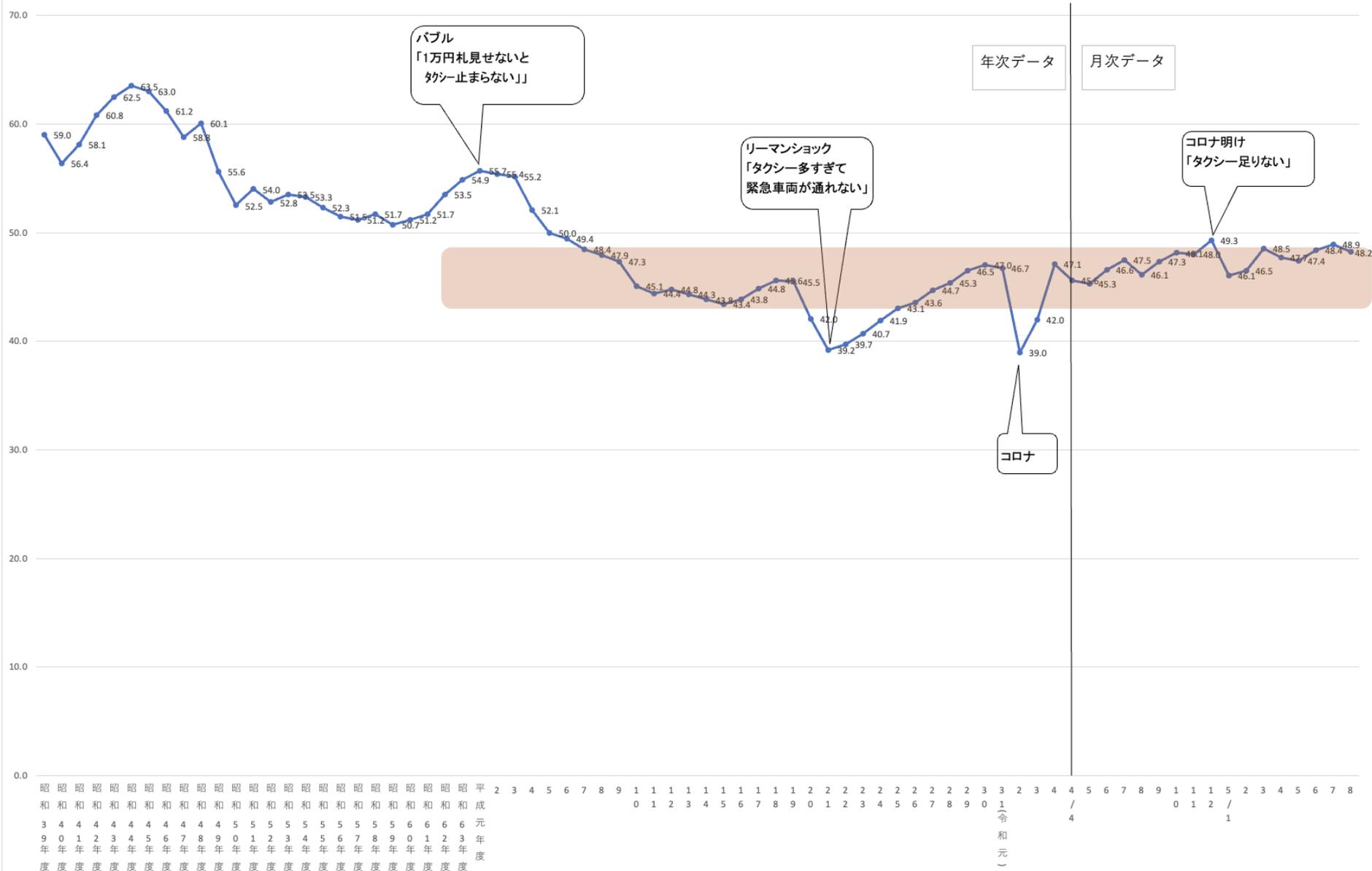


2019/12/6日本経済新聞

(2020年Uber性的暴行は65万回に1回(998件/6.5億回)、日本のタクシーの45倍(19件/5.6億回≒2950万回に1回)。発生率は米国が2019年8.7倍なので45/8.7≒5.2倍。国会答弁、こども家庭庁)

「実車率」 43-48%がお客様からのクレームが一番少ない

東京都特別区・武三交通圏実車率



エリア別 実車率の推移

タクシー
捕まえにくい



ニセコエリア (倶知安交通圏)

軽井沢 (佐久交通圏軽井沢地区)

東京都心 (特別区武三交通圏)

名古屋 (名古屋交通圏)

タクシー
捕まえやすい

