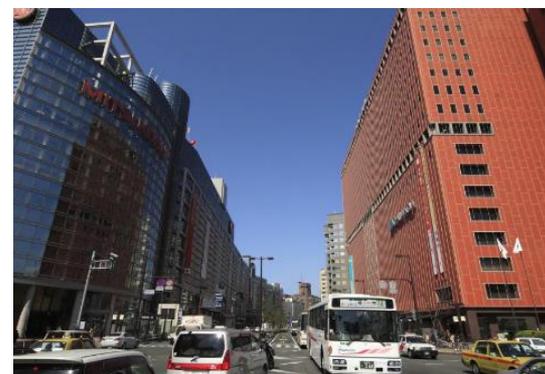


福岡市の交通を取り巻く状況について



『時間帯の交通空白地』

交流人口が回復する中、福岡都市圏もコロナ禍前に比べ、

・**運転者 約2割減少** (R1.12:約8.4千人→R5.9:約6.7千人)

・**車両稼働率 約6割** (R5.9末:約2500台/約4200台)

ドライバーの高齢化

雨天時やイベント時、帰宅時や夜間、週末の午前中で

「タクシーが捕まらない」という声



博多駅のタクシー待ち (R5.5.4)



福岡空港のタクシー待ち (R5.5.4)

タクシー不足の状況

タクシー不足の様々な報道

タクシーつかまらない福岡市博多駅の乗り場に長い列
(R5.10.24読売新聞)

福岡 タクシー来ない

コロナ禍 2割離職

福岡の夏
タクシーいない!?

(R5. 7. 1西日本新聞)

観光客回復で運転手不足

世界水泳直前

夜の中洲 タクシー争奪戦

(R5. 5. 12朝日新聞)

タクシーの供給不足-福岡市におけるUber Taxiの事例

- ・平時は帰宅時間帯等のピーク時の乗車完了率が低下
- ・7月の世界水泳時は平時の6割程度に低下(11/6 Uber Japan資料より) 3

首長の意見

「活力ある地方を創る首長の会」で、アンケート実施

- 住民らが地域公共交通サービスに不満を感じている
⇒ 約95%
- ライドシェア・規制緩和を行うべき
⇒ 約90%

(各自治体からの意見の一部)

- 地方都市でタクシーがつかまらない事態は異常
海外ライドシェアのような仕組みが無いと地方の交通は崩壊
- 今やらないと
世界の観光客からの日本の評価は下がる一方

「令和臨調Mayors連合(19市区町)」でも
同様の意見

ライドシェア導入について、

- 道路運送法を改正し、最終的に地域を限定せず解禁すべきだとの考えを示した(時事通信)
- 過疎地だけでなく観光地や市街地でも利用できるように、地域を限定せずに解禁することが望ましいとの考えを示した(共同通信)
- ライドシェア導入は避けて通れない状況

ライドシェアは、

- 安全性
- 業界との共存 が課題

利用者の安全性

- ・事故の責任はどうするか
- ・ドライバーの資格や健康管理
- ・運行管理主体



『法改正』にあたっては、ライドシェアの定義の他、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とを明確に規定することが肝要。

早急に、会社や運転者の要件制度化が必要

タクシーの規制緩和が必要

イコールフットイング

- タクシー会社の採用ハードルを下げる 等

※「タクシー運転手を増やす方策など、タクシーの規制緩和を」との意見
(R5.11.9 第一交通産業 田中社長)

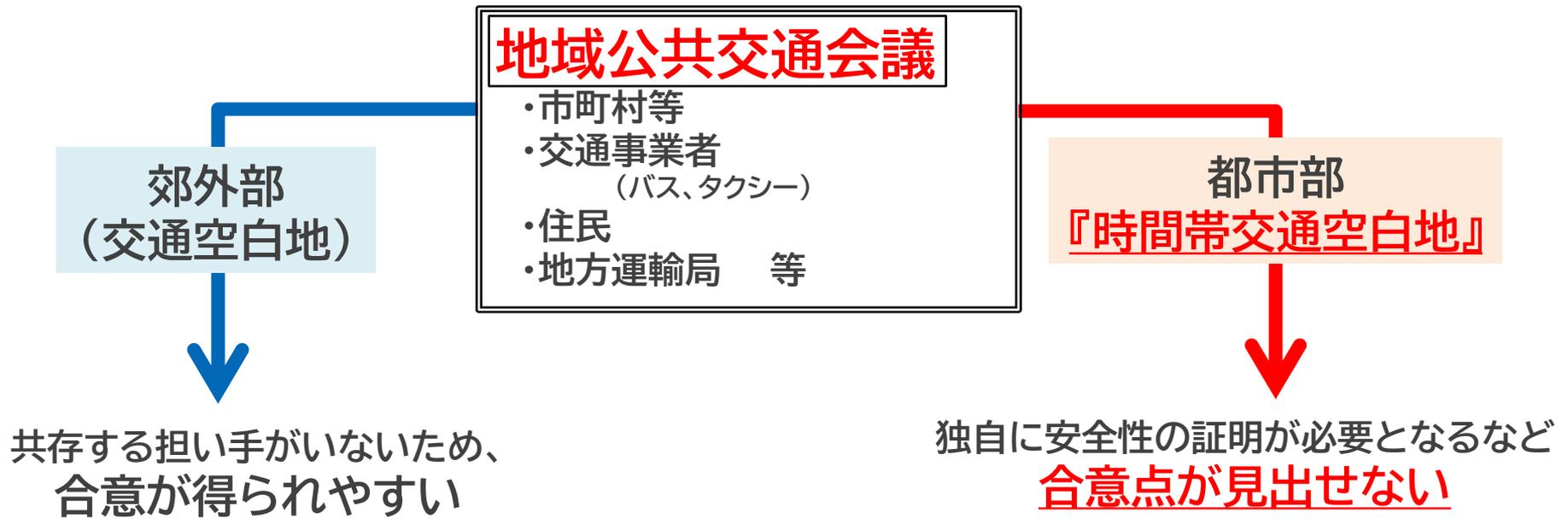
- 地理試験の廃止、二種免許の効率化

※R5.11.6WG・全タク連様資料より

◎ 郊外部では改善が図りやすい

× 都市部の『時間帯交通空白地』では課題がある

(現行)道路運送法第78条第2号「自家用有償旅客運送」を活用する場合
⇒ 地域公共交通会議での合意が必要



- ・タクシー不足は全国的な喫緊の課題であり、

法改正の準備を進めることが必要

(11/12報道番組 菅前総理ご発言)

※同時並行で、早急に道路運送法の運用拡大を実施

- ・ライドシェアの安全性やタクシー業界との共存などは、各地域に任せるのではなく、

国において、全国で統一的なルールが必要