

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