

令和6年4月11日(木)第10回地域産業活性化WG 国土交通省への主な依頼事項

令和6年4月24日
事務局

(モニタリングについて)

- 曜日・時間だけでなく、天気を踏まえた分析をしてほしい。翌週の天気予報から供給を増やすといった対応も検討が必要。
- マッチング率の定義(数式)について妥当性の検討・見直し(マッチング率の分母について、セッション数かリクエスト数かを含む)を行い、今後のKPIを設定すべき。
- 3号に限らず、2号についてもモニタリングをする必要がある。新たに2号を導入する地域は、アプリでの導入が想定されるため、マッチング率や稼働車数、ドライバー登録数などを把握していくことを検討してほしい。データが取れない地域についてもアンケートをするなどの調査を実施すべき。
- (可能であれば)流しも含めたタクシー全体の利用者数の状況も把握すべき。
- 安心・安全に関する事項や、利用者視点からのモニタリングについても検討が必要。

(不足地域について)

- アプリの普及が低い地域で、3号のライドシェア台数をタクシー台数の5%としているが、今後適切な見直しをしてほしい。

(働き方について)

- 現在の3号のタクシー事業者が行っているシフト制は、週に1回以上はシフトに入らなければならない、1回のシフトで3時間以上は働く必要があるなど、一定の条件が課されることになる状況にある。より多くの担い手を確保するためには、柔軟な働き方ができるように対応を検討すべき。
- 3号について、複数社に1人のドライバーが登録する場合、会社ごとに何度も教育や研修を受けなければならないが、1つの会社で教育や研修を受けた場合は、他の会社の雇入れ時の教育や研修を不要とすべき。
- 3号の運行管理について、従来型の運行管理者による管理からデジタルへの代替の必要性も指摘されている中で、自動運転タクシーについても、タクシー会社のみが運行管理を行うのではなく、車両メーカーなどタクシー会社以外の事業者にも外部委託していかないと回らない状況であることは明らか。運行管理のデジタル化、アップデートはライドシェアの議論に限らず見直しが必要。
- 従来のタクシードライバーと、新しいドライバーの雇用契約内容の違い、賃金体系の違いについて把握が必要。

以上