

# 自家用車活用事業の拡大に向けて

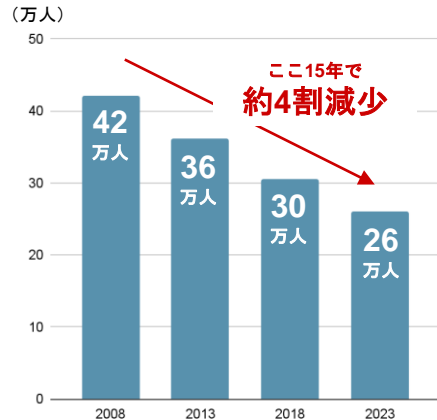
2024/5/15

モビリティプラットフォーム事業者協議会

# 国内における「移動の足の不足」の現状

- 日本各地で地域の交通手段が年々減少しており、「移動の足の不足」が全国で深刻化
- 背景には、急速に進む人手不足・高齢化という構造的な課題

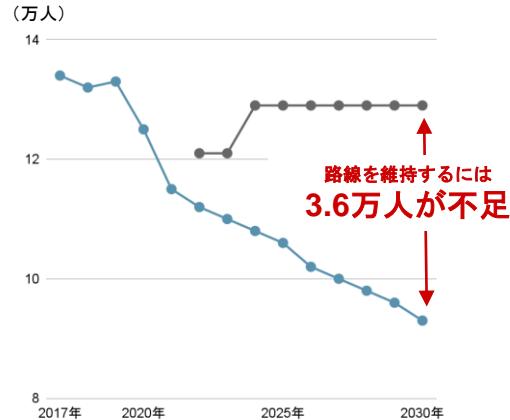
### タクシードライバー数の推移



- ・ 高齢化（平均58.3歳）
- ・ 全産業での人手不足
- ・ コロナ影響

全国ハイヤー・タクシー連合会、自交総連などのデータから集計（23年は推計）

### バス運転手の推移と必要人員数



- ・ 高齢化（平均51.2歳）
- ・ 長時間労働 × 低賃金
- ・ 24年問題（年間労働時間上限が3,300時間まで引き下げ）

日本バス協会調べ、2021年までは実績、22年以降は推計

### 廃止された鉄道路線の距離



- ・ 少子化による利用者の減衰
- ・ 鉄道事業法改正（内撤退が届出制に）

国土交通省「地域鉄道対策」ウェブサイトより

# ライドシェアをめぐる議論の出発点

- 自家用車活用事業は、タクシー不足の地域・時期・時間帯において、地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする新制度
- 一方、ライドシェアをめぐる議論の出発点は、タクシー不足の解消のみならず日本各地の移動の課題を解決し、地域経済活性化等、地域の潜在力を引き出すこと
- 自家用車活用事業の第一歩を評価するとともに、議論の出発点に立ち返り、日本各地の地域活性化に向けて、タクシー不足解消にとどまらない議論を期待します

「岸田総理発言」（2023年10月11日第一回デジタル行財政改革会議）より抜粋

斉藤大臣においては、地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった、深刻な社会問題に対応するため、タクシー・バス等のドライバーの確保や、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用などの検討を進めるとともに、西村大臣と協力して、自動運転やドローンの事業化を加速してください。

「デジタル行財政改革について」（2023年10月11日第一回デジタル行財政改革会議 資料4）より抜粋

急激な人口減少社会に対応するため、利用者起点で我が国の行財政のあり方を見直し、デジタルを最大限に活用して公共サービス等の維持・強化と地域経済活性化を図り、社会変革を実現することが必要。

# 今後、自家用車活用事業を検証するうえでの観点

- 安全な運行を大前提としたうえで、以下のような観点で検証していくことが重要
  - ① タクシーの経営基盤を前提としているが、大都市や観光地以外でも日本各地で十分な展開が可能か
  - ② 展開地域において十分なドライバーの供給を引き出せているか
- 地域の移動の需要に応じていくためには、地域・規模・時間帯等の大幅な拡大が必要

## 自家用車活用事業の運行回数

- 4/8から5/5までの約4週間で、東京、横浜、京都、名古屋、軽井沢での運行回数の合計は**1万2,628回** ※1
- 交通圏単位のデータが取得可能な東京（特別区・武三交通圏）・京浜交通圏のタクシーの輸送実績を一定の前提のもとに試算すると、令和4年度で約2.1億回。  
平均すると、4週間で約1,619万回程度と考えられる。 ※2
- **足元4週間の自家用車活用事業の運行回数は、タクシーの輸送回数の0.08%程度**

# (参考) 先行4地域におけるドライバーの稼働可能な時間帯

ドライバー・乗客の双方にとって、認知・理解が難しく、規模拡大の制約となると考えられる。

東京

東京 (特別区・区三)							
時間	月	火	水	木	金	土	日
0							
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							

神奈川

神奈川 (県四)							
時間	月	火	水	木	金	土	日
0							
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							

愛知

愛知 (名古屋)							
時間	月	火	水	木	金	土	日
0							
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							

京都

京都府域							
時間	月	火	水	木	金	土	日
0							
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							

# 自家用車活用事業を全国で展開するための前提

- 現在の制度のもと、日本全国で自家用車活用事業を開始・運営するためには、以下のような要件を満たしていく必要がある
  - 全国で600を超える数の各営業区域ごとに
  - 経営基盤・投資余力のあるタクシー会社が存在し（または新規事業者が参入し）、
  - 固定費の大きい営業所等を設置・管理したうえで、  
ドライバーの獲得・研修等と乗客獲得のために十分な新規の投資を行い、
  - 発着地のいずれかを営業区域内とした上で、需給のマッチングが成立するのに十分な  
ドライバー供給と乗客の需要を確保する
- 喫緊の社会課題となっている、地域の足の不足の解決、急増するインバウンドへの対応を踏まえると、自家用車活用事業の各要件の大幅な緩和や（それが難しい場合は）新制度の導入の議論が必要なタイミングではないか。

# 自家用車活用事業の拡大に向けた検討の方向性

- 大都市や主要観光地に限られない日本各地での展開に向けて
  - 地域・時期・時間帯の緩和、「簡便な方法」の活用促進・支援
  - 営業区域ごとの営業所の設置の見直し、600以上ある営業区域自体の見直し
    - より広域での運営を可能とし、採算性の低い地方での展開を可能とするためデジタルを活用
    - 78条2号については2024年4月から都道府県単位で広域運営する方法が導入済み
- 構造的なドライバー不足に対応するため、抜本的な供給の確保に向けて
  - 利用可能な自家用車の台数制限の緩和
    - 保有するタクシー車両数ではなく、安全な運行管理体制を備えているかを審査
  - ドライバーの柔軟な働き方と安全確保の両立
    - タクシーを前提とした運輸規則に基づく指導・監督や研修等を、安全性を確保しつつ、ドライバーの稼働実態やドライバー潜在層の意向に合わせて柔軟化
  - 需要急増時の供給確保に向けた柔軟なダイナミックプライシング

# Appendix



# 自家用車活用事業（78条3号）の論点①

項目	現行制度・運用	課題
対象地域 時間帯	<p>○指定地域： 東京特別区・武三交通圏、京浜交通圏、名古屋交通圏、京都市域交通圏、札幌交通圏・仙台市・県南中央交通圏(埼玉)・千葉交通圏・大阪市域交通圏・神戸市域交通圏・広島交通圏・福岡交通圏</p> <p>○その他地域： 「簡便な方法」で不足車両数を算出し、タクシー事業者の実施意向がある場合に開始</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域ごとに時間帯が細かく設定されており複雑。働き手・利用者共に認知負荷が高く、選択されにくい</li> <li>・「簡便な方法」の活用方法について不明な点があり、広く理解されていない</li> </ul>
営業区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・発着地いずれかが許可を受けている営業区域内である必要</li> <li>・ただし、隣接区域の応援要請によっては営業ができる場合がある</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隣接した複数区域で供給不足の場合の対応が困難</li> <li>・より広域での展開が困難</li> </ul>
営業所 運行管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・営業区域（全国で600区域以上）ごとに営業所を設置する必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・固定費が重く、地方での展開の阻害要因</li> <li>・デジタルの力で効率化・改善余地が大きい領域</li> </ul>

## 自家用車活用事業の論点②

項目	現行制度・運用	課題
指導・監督	<ul style="list-style-type: none"><li>・ タクシー事業者で実施されている指導・監督を、自家用車ドライバーに対しても行うことが想定されている</li></ul>	多くのドライバーが柔軟な働き方を求めており、ドライバー獲得の大きなハードルとなる懸念
車両数	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 使用可能な車両数は、各社の事業用自動車の車両数の範囲内</li><li>・ 「許可対象地域の営業所の車両数が著しく少ないなど、地方運輸局長等が必要と認める場合についてはこの限りではない」との例外あり</li></ul>	台数制限のもとでは、大手タクシー事業者でないと事業の採算性が厳しく、意欲ある中小事業者にとっても参入のハードルが高い
ドライバーの契約形態	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 現行の運輸規則を前提とした場合に、ドライバーの契約形態（雇用契約、業務委託契約）として、どのようなものが認められるかが現時点では不明</li></ul>	新たなドライバーを増やすには、柔軟な働き方・自由な働き方の実現が不可欠