

# 自家用車活用事業に関する実務上の課題について

2024年7月29日

# 会員企業における自家用車活用事業の取り組み状況

## newmo社の取り組み

- 6月末 大阪市域交通圏にて2週間のテスト運行を実施（傘下の岸交社と共同）
- 7/12 本格運行を開始

## 提携方法

- 大手配車アプリ数社と連携し、アプリからの配車依頼を受けて運行

ドライバー候補者向け説明会



自家用車活用事業の運行の様子



## 自家用車活用事業の可能性と課題

---

ドライバー候補者には、若年層や女性などの新たなドライバーの担い手や、将来的な二種免許取得、タクシードライバーとしての就職を視野にいれている方も存在し、潜在的なタクシードライバー層の裾野拡大につながり得る一方、

ドライバーの採用や稼働、サービスの利便性向上に向けた課題が残る。

# ドライバー採用における課題

## 応募者の多くが、稼働条件が合わないなどの理由から、採用プロセスの途中で離脱

- 応募数は約2,000名に達するものの、内定者は約30名に留まる（7月27日時点）
- 要因は複合的だが、「働きたい曜日・時間帯の条件が合わない」「稼働時間と給与が期待に満たない」という声は多数
- 他「提出書類が多くて面倒・時間がかかる」「正社員のため不可」「車がない」等の要因も有



※数字は7月27日時点

## 採用候補者・採用後ドライバーからのご意見（大阪市域交通圏）

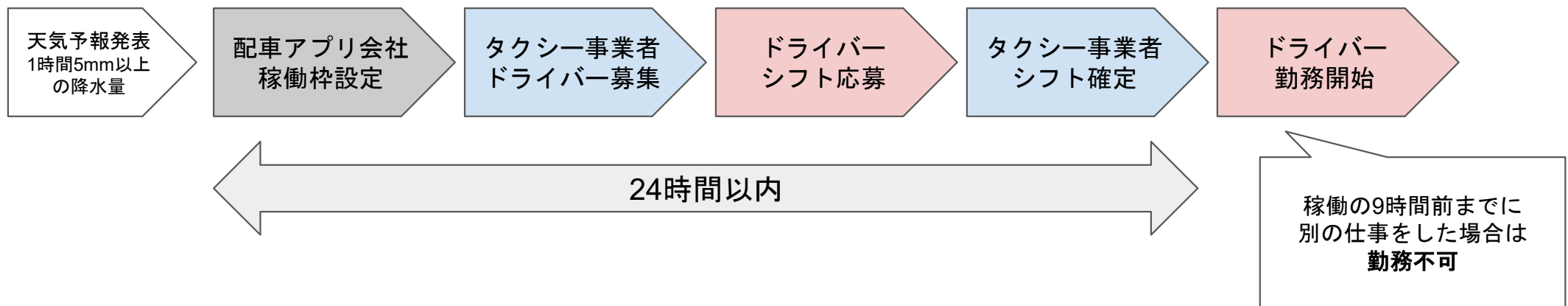
---

- （説明会後の感想）この曜日・時間帯だけの稼働だと稼げないので、正式応募はしません（20代・男性）
- 家庭の事情（子供の送り迎え等）で固定時間での稼働は無理なのでライドシェアで生計を立てたいと思ったが、稼働が限られているので残念。ぜひ枠を拡大してほしい（30代・男性）
- 平日の月～木でも稼働したいが、16時始業が間に合わない。仕事終わりに稼働したい（40代・男性）
- 現状は初動なので仕方がないが、メインで稼働していくには運行時間が少なすぎる。時間の拡大に期待している（50代・男性）
- 定年後に向けてライドシェアに挑戦したい一方で、稼働時間が少なくライドシェアの収入で生活を賄えない不安がある（60代・男性）

# ドライバー稼働における課題

## 雨天時の運行が可能になったものの、24時間前の通知ではドライバー確保の難易度が高い

- 現在配車アプリ側での対応が進行中だが、実際に稼働を行う場合には天気予報の確認後、配車アプリ会社・タクシー事業者・ドライバーと段階を踏んで連絡を行う必要があり、営業時間中の対応はギリギリの運用となることが見込まれる。
- ドライバーが別の仕事で勤務している場合、稼働の9時間前までに勤務がある場合には勤務不可。
- 結果、別の仕事をしておらず常時勤務可能なドライバーを相当数雇用していない限り、現実的に運用することが難しい。24時間前よりも余裕をもった通知が可能となれば、ドライバー獲得の余地が拡大すると想定される。



# ドライバー稼働における課題

---

## 営業所単位での台数制限

- 現状、使用可能な自家用車の車両数は、事業者単位ではなく、営業所単位で設定されている。
- タクシー事業者が保有する遊休車両を希望するドライバーが多い場合、多くのドライバーは営業所までの移動に電車を利用するため、駅に近い営業所にドライバーが集中。
- しかし、稼働できる車両数が営業所単位の許可台数に制限されていることにより、本来稼働することができるドライバーが稼働できない状況が生じていると認識。

このような状況を改善するため、**営業所単位になっている台数制限を事業者単位に変更してはどうか。**運行管理の能力・体制を事業者単位でみているのだとすると、事業者単位で割り当てたとしても、安全性は損なわれないと考えられる。安全性を確保したうえで、ドライバー数の最大化を目指すべきではないか。

# 利便性の向上に向けた課題

---

## 空港や駅前等における利用の円滑化

- 空港や駅等の利用の多い場所において自家用車活用事業の利便性を高めるとともに、安全性を確保するため、空港や駅においてタクシー・バス乗降場が整備されているように、**自家用車活用事業の車両の乗降場、配車アプリ用の乗降場を整備すべき**ではないか。
- また、このような空港・駅におけるタクシー等の乗降のルールについては、関係事業者が参加する協議会等で取り決められており、地域によってルールは異なると考えられる。どのような実態かを把握し、実態を踏まえて、**タクシー、自家用車活用事業双方の車両が乗り入れられるように環境を整備すべき**ではないか。

## 運行主体の多様化

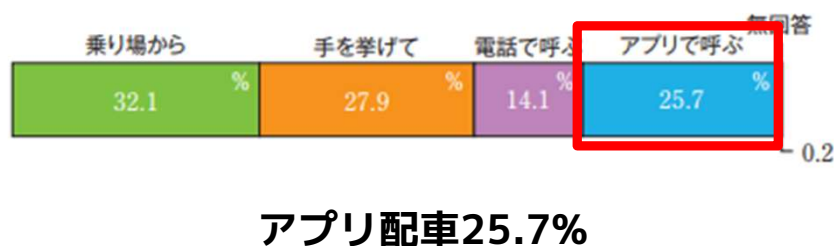
- 国交省からタクシー以外の運送事業者（バス、鉄道等）の自家用車活用事業への参入促進を検討する方針が示されているが、その際には**ハイヤー事業者や運転代行業者なども含めて、多様な運行主体の可能性を検討すべき**。



## (参考) 配車アプリマッチング率の指標に関して

- 自家用車活用事業の開始以降、マッチング率は改善傾向が見られている。この結果には自家用車活用事業に加え、アプリ等による配車等の施策も貢献していると考えられる。
- 一方で、一般市民の配車アプリの利用率は、東京でも3割以下、大阪でも2割以下に留まり、地方部ではさらに低いと考えられる
- 移動の不足解消の目的と照らして、マッチング率の改善に加えて、配車アプリ以外の利用者（流し、乗り場<付け待ち>、電話）の状況も踏まえた議論が必要ではないか

東京ハイヤー・タクシー協会（2023年度）



大阪タクシーセンター（令和5年度）

