

これからの時代に対応した移動手段の確保に向けた特別要望

ドア・ツー・ドア輸送を担うタクシーは、ビジネスや観光はもとより高齢者の通院や買い物等に欠かせない移動手段として、地域の経済や社会、日常生活を支えている。

しかし、全国のタクシー運転手数はコロナ禍前と比べ4年間で約20%減少し、観光地においてはインバウンドの回復に伴う移動需要の増加に対応できず、地方においてはタクシー会社の廃業・撤退により生活交通の維持が困難な状況となっている。

さらに、人口減少・高齢化が進む中、いわゆる2024年問題も重なり、運転手不足はより深刻化することが懸念されている。

まずは国においても、タクシー事業者が運転手を確保するための支援や条件緩和を進めることが必要である。

その上でなお不足を生じる場合に対応するものとして、現在、明確な定義がなされないまま、一般ドライバーが自家用車を使用して有料で人を運ぶいわゆる「ライドシェア」の議論が進められている。

しかし、いわゆる「ライドシェア」については、事業者は依頼者と運転者の配車マッチングを行うのみで、事件や事故が発生した際にはドライバー個人が責任を負う仕組みとなっていることに起因し、いわゆるギグワークによる労働環境の悪化や、ドライバー及び乗客の双方が被害者となる暴行事件等が多発していることなどが問題として指摘されている。そうしたこともあり、欧州ではいわゆる「ライドシェア」を認めない動きが拡大しているとされている。

自動車により旅客を運送する際には、何よりも安全性の確保が大前提であることは言うまでもなく、運行や管理にノウハウを有するタクシー事業者等が安全を守る仕組みを活用することが適切である。他方、近年ではカーナビゲーションシステムやセーフティサポートカー等の技術の進歩により、一般ドライバーであっても一定の安全性は確保できると考えられる。

加えて、ドア・ツー・ドア輸送の確保策を検討するにあたっては、地域によって抱える背景や課題が異なることに留意する必要がある。

観光地の一部や都市部においては、タクシー事業者との連携・協力のもと、運転手不足に伴い余剰となっているタクシー車両なども活用

し、事業者が運行・車両、運転手を管理して安全性を確保しながら、移動需要に対応していくことが有効な手法の一つとして考えられる。

一方、地方の交通空白地においてはバスやタクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な状況にある。このため、一部の地域では、バス・タクシー事業者の管理のもと、住民自らの自家用車を活用したり、自治体職員が公用車を活用してデマンド型交通を提供する事業者協力型自家用有償旅客運送の事例もあり、コミュニティ全体で支えていくため、こうした現行制度で導入可能な取組の普及が必要である。

地域における移動需要への対応と安全性の確保を両立する制度の構築と普及に向け、タクシー事業者の運転手確保の取組への支援の充実や第2種免許を取得しやすくする環境整備などの検討と合わせ、下記を要望する。

記

- 1 運転手が不足する都市部等における移動需要に対応するため、タクシー事業者の管理・責任のもと、余剰となっているタクシー車両を活用するなどして、大臣認定講習を受講した一般ドライバーによる輸送を可能とする新たな制度を創設すること。
- 2 バス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な交通空白地等において、自家用有償旅客運送により移動の自由を確保するため、先進事例の普及を図るとともに、規制の緩和をすること。また、自治体等による一般ドライバーへの報酬や車両の購入・整備、安全性確保に必要な費用等に対する財政支援を行うこと。さらに、事故等が発生した場合における責任の明確化を徹底する仕組みの検討を行うこと。

令和5年12月12日

全国知事会

会 長 宮城県知事 村井 嘉浩

国土交通・観光常任委員会

委員長 熊本県知事 蒲島 郁夫