

2024年12月23日

地域の足の確保とライドシェア推進に関する提言

一般社団法人新経済連盟

2024年6月の規制改革実施計画におけるライドシェアの記述等を踏まえ、今後の政策的な議論を促進させる観点から、経済団体としての考えをあらためて表明します。

記

1. 基本的な考え方

(主張)

ライドシェア新法(非タクシー事業者の新規参入、ドライバーは業務委託で可、デジタル時代の運行管理の導入等)の詳細の検討が十分進められていないので、その検討をあらためて政府全体で早急に進め、国会に法案を早急に提出することにより、一刻も早く全面解禁すべき。

(理由)

- ① 構造的なドライバー不足等に起因する地域や都市や観光地等での各種交通問題に適切に対処し、住民や来訪者に移動手段を適時適切に提供することは、ナショナルミニマムとして必要不可欠である。
- ② 当該問題の解決に向けてできる選択肢はすべて講ずる必要があり、ライドシェアの実現に向けた規制改革も早急に行うべきである。
- ③ なお、新経済連盟では、具体的な立法提案を2018年に行っている(2018年5月8日「『ライドシェア新法』の提案」)。また、既に規制改革推進会議委員からは具体的な制度設計案は何度も示されている。

2. 現状の評価

下記の理由から、現状のタクシーをめぐる規制・制度の状況のままでは、移動の足の確保、供給不足には的確に対応しきれないということは明らかであり、タクシー特措法の在り方を含め検証が必要である。

- (1) 移動の足の不足は依然として解消されていない。

<https://www8.cao.go.jp/kisei/>

2024年12月13日に開催された規制改革推進会議第3回地域産業活性化ワーキング・グループでは、(一社)日本旅館協会、(一社)日本秘湯を守る会、(一社)ナイトタイムエコノミー推進協議会、全国飲食業生活衛生同業組合連合会といった経済界が、移動の足確保の必要性を訴えている。この他、内閣府がアンケート調査した結果からも、移動の足の確保の問題は依然として解消されていないことが明らかである。(アンケートからの抜粋)

- ・3か月前と比べた足不足の状況変化につき約8割が変化なしとの回答(生活者)
- ・旅行先にてタクシーを利用しようとした者のうち、困った経験をした者の割合は約7割(旅行者)
- ・約2割の者が、旅行先を選ぶ際、移動の足不足が見込まれることを理由に候補地から外した地域があると回答(旅行者)
- ・タクシー手配を依頼されたホテル・旅館の約86%は、手配に困難が生じた経験があると回答。内訳をみると、約9割がタクシー会社に対応できないと言われ手配できなかったとの回答(ホテル・旅館)

(2)日本版ライドシェアは十分に活用しきれていない。

2024年12月1日に国土交通省が発表したデータを解析した結果は以下のとおりであり、日本版ライドシェアに参加するドライバーとタクシー会社数は低位にとどまったままである。

- ①登録ドライバー数:5,724人(タクシー会社従業員以外の人員で現時点でも実働している実数を精査する必要がある)。一方、コロナ前後でドライバーは4万人減少している。まだ14.3%しか回復していない。
- ②自家用車稼働率(稼働台数/配分台数、週単位累計):都市部の12地域でも6~28%に過ぎない。
- ③参入率(実施事業者数/総事業者数):都市部12地域で36%、その他82地域で25%に過ぎない。

(3)需給調整を行う仕組みのタクシー特措法自体が論理破綻している(供給過剰のおそれがある地域で供給不足という矛盾が発生している)。

- ①日本版ライドシェアの実施地域99地域(運行開始地域59地域+許可済地域40地域)のうち半数以上(56地域(56.6%))が準特定地域である。準特定地域135地域の41.5%で日本版ライドシェアを実施している。
- ②「準特定地域」(タクシー特措法ではタクシー事業が供給過剰のおそれがあるとされる地域)において、供給過剰とは真逆の供給不足が起こっていることになる。

3. 民の力を活用して地域の足の供給力や対応力を確保するために国土交通省が留意すべき事項

(1)各種関連制度に関する情報提供や運用等※に当たっての透明性・公平性を確保すること。

※例

- ・運輸局・支局による伴走支援に関する実施状況の情報提供と事業実施の運用
- ・日本版ライドシェア制度・公共ライドシェア制度(バージョンアップを含む)に関する内容詳細や実施状況の情報提供や当該制度の実運用
- ・「交通空白」解消・官民連携プラットフォームでのマッチングやパイロットプロジェクトの情報提供や運用
- ・アップデートガイダンスの運用とそれによる地域交通計画への反映の動向の情報提供
- ・立ち上げ等に対する財政支援の情報提供と支援措置の採択作業
- ・バス・鉄道事業の先行的なトライアルの情報提供や採択
- ・タクシーと公共ライドシェアを一体的・効率的に配車できるシステム開発の動向と運用に関する情報提供
- ・ドライバーシェアの実証事業の情報提供や採択
- ・ソフトメーター認定制度の実運用の詳細面の内容(技術的な中立性の確保など)と当該内容の作成作業への参画
- ・自動運転タクシーの制度設計の議論へのアクセスと制度化された場合の運用

(2)タクシー事業者等既存交通事業者とそれ以外の民間事業者間とタクシー事業とライドシェア事業の間等の各種のイコールフットイングを確保すること

※例

- ・交通結節点等におけるタクシー事業とライドシェア事業の駐車場所の公平性の確保
- ・鉄道・バス事業者だけ日本版ライドシェア事業への参入等を考えるのは不合理。
- ・ハイヤー事業者、運転代行業者も日本版ライドシェアの対象にすること
- ・地域公共交通会議での弾力的な対応を拡大・横展開(空港アクセス型、観光需要対応型の乗合タクシーについて、関係する全ての地域公共交通会議での協議を経ることなく、一般乗合旅客自動車運送事業の許可がなされる運用の徹底等)

(3)新たなダイナミックプライシングを大胆に導入するなどビジネスモデルに関わる環境整備に積極的に対応すること。

以上