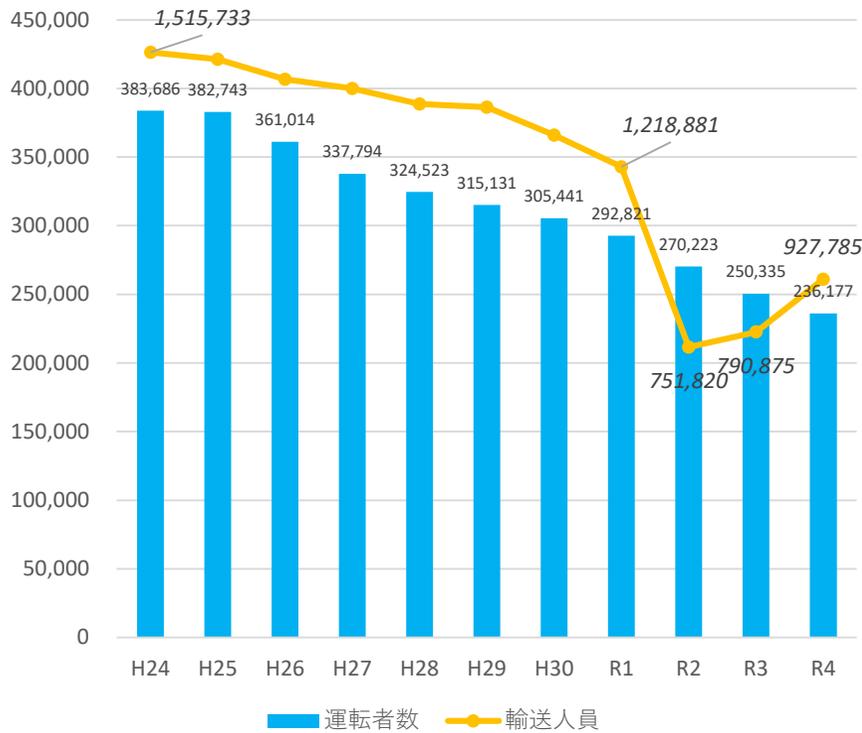


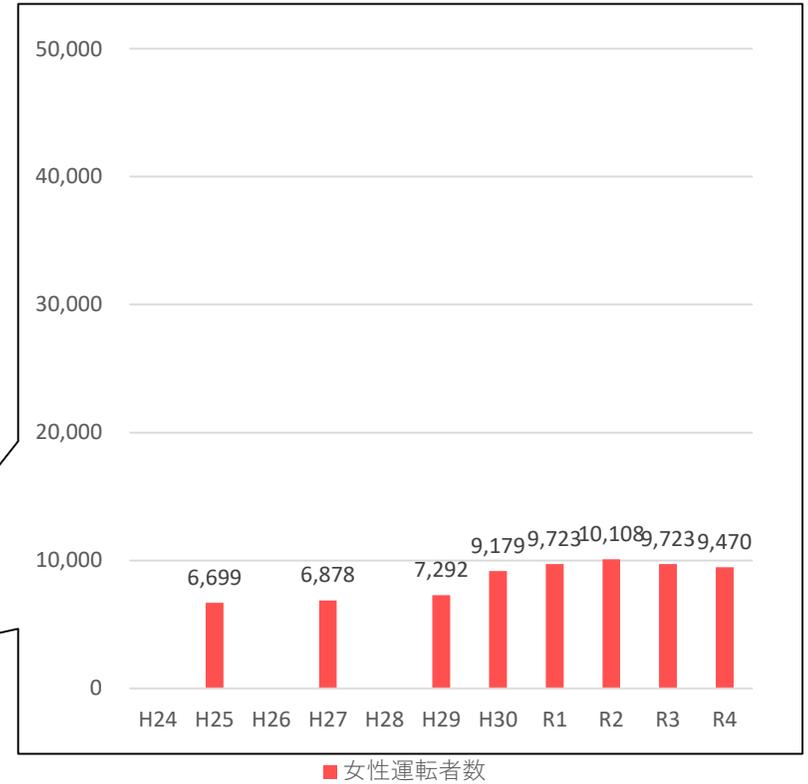
地域交通における「担い手」「移動の足」 不足への対応方策について

タクシー運転者 合計



(毎年度タクシー事業者から報告のある輸送実績の集計による)
※R4年度数値はいずれも速報値

うち 女性運転者数

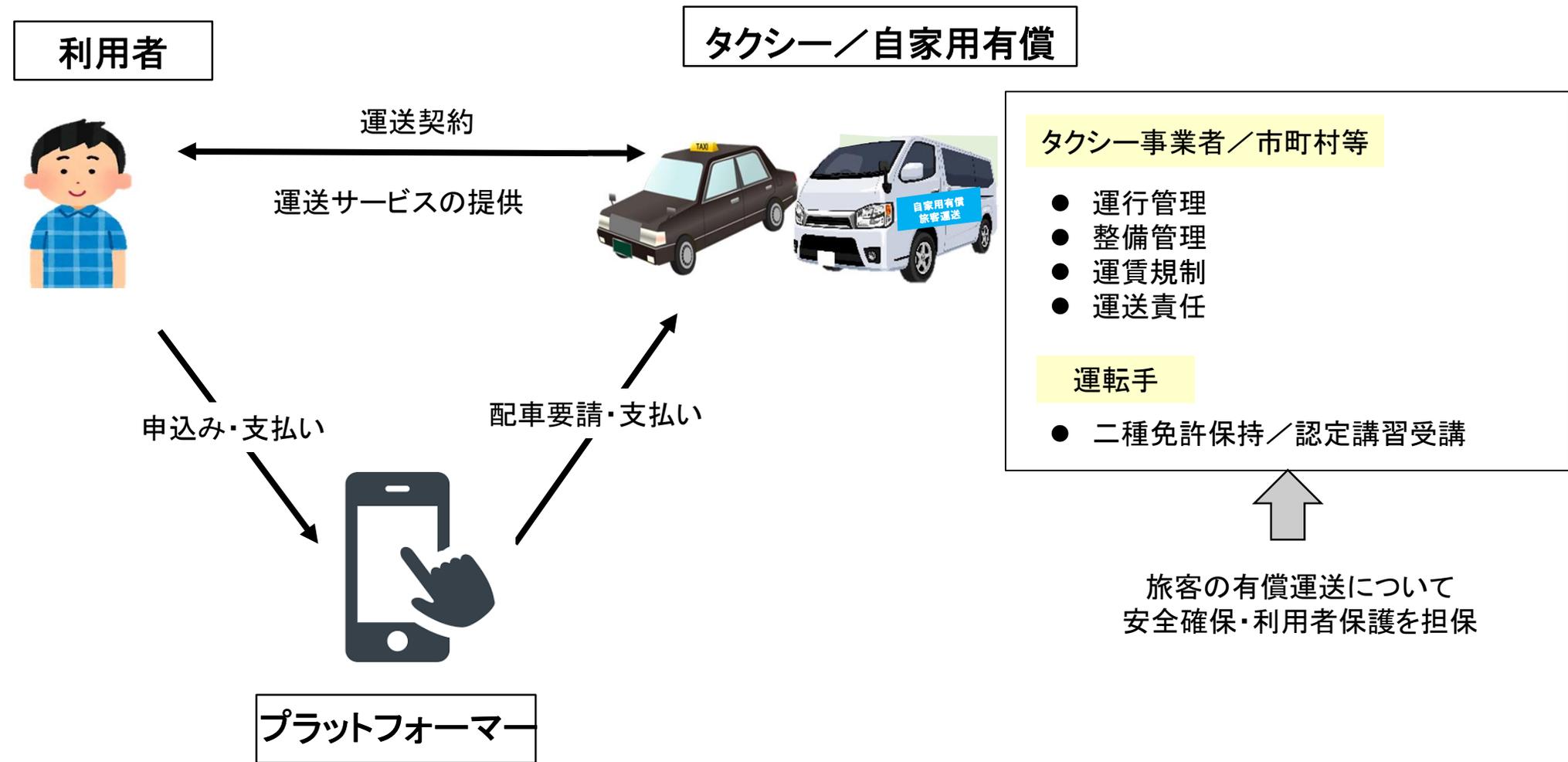


(全国ハイヤー・タクシー連合会調べ)

コロナ禍(令和元年度～令和3年度)において、
タクシーの運転者数は全国で約4万人減少した。

女性運転者数は全体の約4.4%

アプリを活用した交通サービスの提供



道路運送法第4条、第78条第2号・第3号について

○第4条

第4条 一般旅客自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

2 一般旅客自動車運送事業の許可は、一般旅客自動車運送事業の種別（前条第一号イから八までに掲げる一般旅客自動車運送事業の別をいう。以下同じ。）について行う。

【参考】

第3条 旅客自動車運送事業の種類は、次に掲げるものとする。

- 一 一般旅客自動車運送事業（特定旅客自動車運送事業以外の旅客自動車運送事業）
 - イ 一般乗合旅客自動車運送事業（乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ロ 一般貸切旅客自動車運送事業（一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）
 - ハ 一般乗用旅客自動車運送事業（一個の契約によりロの国土交通省令で定める乗車定員未満の自動車を貸し切つて旅客を運送する一般旅客自動車運送事業）

○第78条

第78条 自家用車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

- 一 災害のため緊急を要するとき。
- 二 市町村、特定非営利活動促進法第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。
- 三 公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

【国土交通省令で定める者】

一般社団法人又は一般財団法人、認可地縁団体、農業協同組合、消費生活協同組合、医療法人、社会福祉法人、商工会議所、商工会、労働者協同組合、法人格を有しない社団

自家用有償旅客運送について（道路運送法第78条第2号）

- 市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する、有償の旅客運送。
- 現在は、省令により「交通空白地有償運送」及び「福祉有償運送」のみが認められている。

種類

※数値はR4.3.31時点

(交通空白地) **670団体、4304車両**
(福祉) **2470団体、14456車両**

利用者

(交通空白地) 地域住民・観光客
(福祉) 介護を必要とする者

提供体制

(運送主体) 市町村、NPO法人等
(使用車両) 自家用車（白ナンバー）
(ドライバー) 第1種運転免許の保有、大臣認定講習の受講等

運送の対価

- ① 法律により、「実費の範囲内」の収受が認められている。
- ② タクシーの2分の1を目安（今後、タクシーの約8割を目安とし、運転者の適正報酬を確保）。

登録要件

- ① 安全体制を確保すること（運行管理・整備管理の責任者の選任等）。
- ② 地域の関係者（※）において協議が調うこと。

（※）地域住民、地方公共団体、NPO、バス・タクシー事業者、事業者団体、運転者団体等



第78条 自家用自動車は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

☆許可に当たっては、運行管理・整備管理体制の整備及び保険等の加入などを求めている。

【活用例】

①通学通園のため、学校等が自家用自動車で行う有償旅客運送

(1) 乗客：当該学校等の生徒・児童

(2) 運行範囲：許可にあたり、特定された送迎ルート



②福祉タクシー事業者が行う、訪問介護員等による自家用自動車による有償旅客運送



③繁忙期におけるトラック事業者が行う、自家用自動車で行う有償貨物運送



④車積載車により事故車等の排除業務にあたる場合の自家用自動車で行う有償貨物運送



第212回国会 岸田総理所信表明演説（10月23日）（抜粋）

- 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しつつ、ライドシェアの課題に取り組んでまいります。

第1回デジタル行財政改革会議（10月11日） 岸田総理指示（抜粋）

- 齊藤大臣においては、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。

第2回デジタル行財政改革会議（11月22日） 岸田総理指示（抜粋）

- 齊藤大臣においては、松村大臣と協力して、規制改革推進会議での議論をしっかりと踏まえ、あらゆる選択肢を排除せず、都市部を含め、タクシーの規制緩和やライドシェアについての喫緊の課題への対応策の議論を加速し、年末に報告してください。

第3回デジタル行財政改革会議（12月20日） 岸田総理発言（抜粋）

- まず、全国各地で深刻となっている地域交通の課題を踏まえ、ライドシェアの課題に対応し、**地域の自家用車や、一般ドライバーを活用した新たな運送サービスを、来年4月から開始**いたします。あわせて、タクシー規制の合理化を進めます。
- また、**交通空白地域で自治体、商工会、農協などが運営できる非営利型運送サービス**についても、**年内から大幅に改善**し、手引きの公表、各種交付金による財政支援等により、**導入を推進**いたします。
- その上で、年明けからは、こうした**施策の効果を検証**しつつ、**タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度**について、**来年6月に向けて議論を開始**いたします。このため、関係大臣においては、来週の規制改革推進会議に向けて、本日の改革内容に基づき、課題整理を進めてください。

地域の自家用車・ドライバーの活用 (道路運送法第78条第3号関係)



地域の自家用車・ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする制度を導入

ご意見	改革内容	実施時期
<p>○移動需要は変動性が高く、タクシー不足が顕在化しているケースがある</p> <p>○安全を確保しつつ、ドライバー不足を補完できるよう、新たな制度を創設すべき</p> <p>○実効性あるドライバー確保を可能にするため、様々な働き方ができるようにすべき</p> <p>○新たな事業者が参入できるようにすべき</p>	<p>➢ タクシー配車アプリデータを活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定</p> <p>➢ これに基づき、地域の自家用車・ドライバーを活用して、タクシー事業の一環として運送サービスを提供する</p> <p>➢ 安全の確保を前提に、労働条件など担い手確保に必要な要素を考慮して、雇用契約に限らず検討</p> <p>➢ 既存のタクシー事業者以外の新たな事業者が新規参入できる環境の整備について検討</p> <div data-bbox="803 901 1587 1325" style="text-align: center;"> <p>The diagram illustrates the transition from traditional taxi services to a model that supplements supply using private cars. At the top, 'タクシー事業者' (Taxi Business Operator) is shown with icons of two people. Below them, text indicates 'ドライバー教育、運行管理、車両整備管理、運送責任' (Driver education, operation management, vehicle maintenance management, and transportation responsibility). To the right, a smartphone icon is accompanied by '配車アプリにより依頼' (Request via dispatch app) and '運賃はタクシー運賃' (Fare is taxi fare). Arrows point from the taxi business operator to four taxi cars and two private cars (one pink, one blue). Below the private cars, text reads '地域の自家用車・ドライバーを活用して、データに基づき不足分を供給' (Utilizing regional private cars and drivers to supply the deficit based on data).</p> </div>	<p>年度内に制度を創設し、速やかに実施</p> <p>上記の制度設計と併せて検討</p> <p>上記の制度設計と併せて検討</p>

タクシー不足の客観指標化

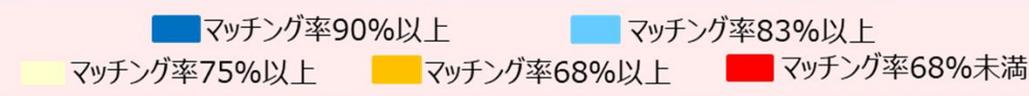
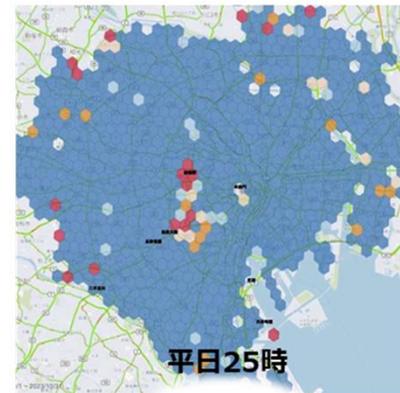
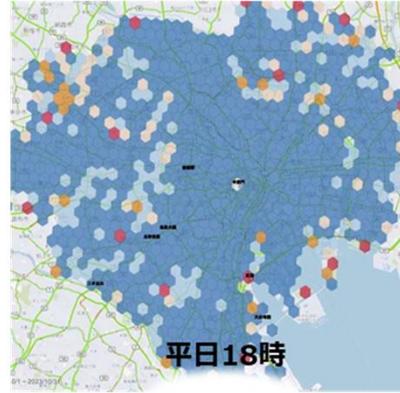
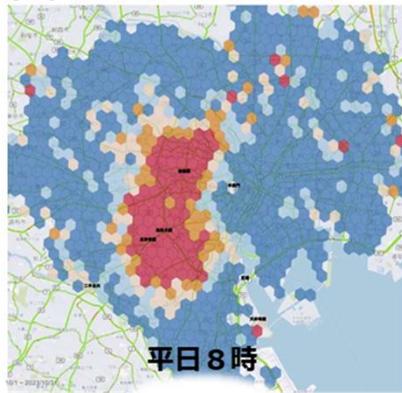


●タクシー配車アプリデータを活用し、タクシーが不足している地域、期間、時間帯を明確化。

【アプリ導入済みの地域】

○配車アプリ各社の協力を得ることにより、全国の70%以上の地域（人口ベース）においてデータを活用

（例）東京エリアの抽出データ



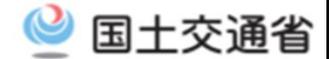
○客観指標化されたデータに基づき、その不足分について、**地域の自家用車・ドライバーを活用**

【アプリ導入が進んでいない地域】

○まずは、**無線配車の状況、関係者ヒアリング等**により、不足状況を分析し、その不足分について、地域の自家用車・ドライバーを活用

○今後、**アプリ導入を促進**し、デジタルデータでタクシー不足の状況を見える化

自家用有償旅客運送制度改革 (道路運送法第78条第2号関係)



●自家用有償旅客運送制度を徹底的に見直し、実施しやすさを向上

ご意見	改革内容	実施時期
○夜間は「交通空白」なのに導入できない	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「時間帯による空白」の概念も取り込む 	年内
○自家用有償の実施主体に株式会社を追加すべき	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化 	年内
○観光地における輸送力が不足している	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進 	年内
○採算性の改善、運転手の確保などが課題	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 「対価」の目安をタクシー運賃の「約8割」とする ▶ 一定のダイナミックプライシングを導入する ▶ 自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築する 	年内 年度内 6月まで
○地域公共交通会議等における調整が困難	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 「交通空白地」の判断をはじめ、自家用有償の導入や運賃などについて、一定期間内に結論が出ない場合には首長が判断できるよう見直し 	6月まで
○「市内限定」など、運行区域が厳格で不便	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 運行区域を柔軟に設定することを促すよう見直し 	6月まで

タクシー事業に係る規制緩和

- タクシー運転手の不足を解消するため、地理試験を廃止するとともに、法定研修の見直し

ご意見	改革内容	実施時期
<p>【地理試験】 カーナビやアプリが浸透した現代においては廃止すべき</p>	<p>▶ 地理試験を廃止する省令改正のパブリックコメントを開始</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p>本日</p>
<p>【法定研修】 法令上求められている研修期間（現在10日間）を見直すべき</p>	<p>▶ 研修期間の要件を撤廃</p> <div style="text-align: center;">  </div>	<p>年度内</p>

今後の課題

年明けから、P1～P4の施策の実施効果を検証しつつ、タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、6月に向けて議論

