

# タクシーを主体とする持続可能な地域交通の創造に向けて

## ～ライドシェア導入に対する私たちの提言～

2024年1月

全日本交通運輸産業労働組合協議会（交運労協）

### はじめに～本提言策定の趣旨～

わが国のタクシー事業は、これまで地域公共交通の立場から住民の日常における移動手段として、地域の暮らしを支えてきた。しかし、コロナ禍により、歩合給主体の賃金制度による収入激減や感染リスクに対する忌避感の高まりから、乗務員が大幅に減少することとなった。結果的に、タクシーの稼働車両数が減少したことで、一部の地域や時間帯、気象変化等の条件によってはタクシーが十分に供給できない状況が生じたことから、その解決策としてライドシェア導入の検討が急ピッチで行われている。

しかし、わが国のタクシー事業が提供し続けてきた交通サービスは、単なる移動手段としてだけでなく、利用者の生命を守るための様々な取り組みにより安心と信頼を勝ち得てきたからこそ、安全性やサービスにおいて海外からも高い評価を得ている。

コロナ禍において、タクシー事業は国の稼働要請に応え、感染者や濃厚接触者・ワクチン接種者等の輸送を担うことで、採算性を度外視して、地域公共交通の一員としての責務を果たしてきた。そして、そこには自らの感染リスクの恐怖と闘いながら、職責を全うしようとするタクシー乗務員の存在があったのだ。そして、それは現在も継続している。

一方、ライドシェアは、運行管理や車両整備について責任の主体を置かず、自家用車を使用して、二種免許を持たない一般ドライバーがその責任を負いながら、有償で旅客を輸送する仕組みである。これは現行法において違法であり、明確な「白タク」行為となることから、国土交通省は、これまでも「安全の確保、利用者保護の観点から問題があり、認めるわけにはいかない」との一貫した判断を示してきた。

また、海外のライドシェアに関係する性犯罪等の事犯が報告されており、在ロサンゼルス日本領事館においてはライドシェア利用に対する注意喚起まで行っている。さらには、既にライドシェアを導入している諸外国においても、様々な問題からライドシェアを禁止あるいは規制する方向にあり、OECD加盟国では多くの国においてライドシェアを禁止している。

以上のように、ライドシェアは、安全性の観点からタクシーなど既存の地域公共交通を補完する手段にはなり得ず、利用者の安全を毀損してまで導入を検討しようとしていること自体、甚だ遺憾であると言わざるをえない。

現在生じているタクシーの供給力不足や、従来から課題となっていた交通空白地の解消のためには、地域公共交通の一員としての自覚、自負をもったタクシー事業労使による主体的な取り組みと行政の支援が求められている。

このような問題意識に基づき、まずはタクシー事業に対する過度な規制を見直すことで、地域の足を確保するとともに、さらなる利用者利便の向上を図りつつ、持続可能な地域交通を創造するための対応策について提言することとしたい。なお、タクシーの供給力不足については、客観指標化されたデータが不足していることから、①都市部②交通空白地および過疎地③観光地④鉄道・バス等の運休や天候の急変時、以上4類型に課題を整理したうえで、対応策を提言することとする。

## 1. 都市部における対応策

2021年以降の全国的な運賃改定と営収増により、賃金をはじめとした労働条件の改善が進んできたことから、都市部を中心に乗務員数は増加傾向にある。したがって、賃金等の労働条件を改善することによって、乗務員数は着実に回復していく。現に、法人タクシー運転者に公布される運転者証の全国での新規交付者と返納者との増減件数をみると、2023年3月末から11月末までに2,160件増加しており、特に直近では10月だけで329件増、11月だけで975件増加している。

今後も、定期的な運賃改定の実施と労働生産性の向上により事業収益性を高め、適切な労働分配による他産業との労働条件における格差是正を行うことで、乗務員数の回復と稼働台数の増加を図っていくことにより、利用者利便の向上に努めていく。

また、主要なタクシー乗場において多数の利用者が行列した場合、その情報を周辺のタクシーに発信できるシステムの構築等を検討する。さらに、タクシー乗場の構造的問題が利用者利便を阻害している事例も多く見受けられることから、乗場の管理者の協力を得ながら、その運用を改善することで利便性を向上させる。加えて、タクシー配車アプリのさらなる改善により、利便性と生産性の向上を図っていく。

なお、ライドシェア導入論者が指摘する、タクシー需要の一時的な集中に対する供給力不足については、需要の繁閑と波動性の観点から検討されなければならない。

たとえば、鉄道の場合は、通勤・通学時間帯のピーク需要に備えた輸送力の整備は多額の投資費用を必要とするが、オフピーク時には大量の遊休資産を発生させることから、固定費の高止まりによる不採算を引き起こす原因となる。

運行ダイヤを持たないタクシーの場合は、365日・24時間発生するかもしれない需要

に応えるため、需要が少ない時間帯においても必要最低限の稼働台数を確保する必要がある、その分、ピーク時に対する稼働台数の集中も限定的となる。

それゆえ、ピーク時の供給力確保策として、柔軟な勤務形態により女性や若者のニーズに対応しうる職場環境を整備するとともに、「相乗りタクシー」の運行や可能な範囲で稼働台数を集中させる方策など、タクシー事業として出来得る取り組みを展開していく必要がある。

## 2. 交通空白地および過疎地における対応策

地域住民の移動の足を守るために自治体が果たすべき責任は大きく、また、タクシー事業者も地域公共交通の一員として、これまでも過疎化・高齢化が急速に進行する中において、地域住民の移動の足を確保するため、乗合タクシーの運行などにも積極的に取り組んできている。バスが運行されていない過疎地での運行が主体となっているが、路線定期型やデマンド型も含め、2022年3月時点で全国において4,880コース、14,956台が運行されている。

タクシー需要が過小なことによる事業収益性の観点から、営業所の設置はおろかタクシーの配車すら困難となっている地域については、営業所維持のための設備・台数要件の緩和制度を活用する。また、事業経営における中長期的な経済合理性が担保されるような公的補助制度の確立を国や自治体に求め、事業者の負担を軽減することでタクシーの供給が可能な制度設計を確立する。

そのためには、タクシーの公共性を前面に打ち出し、移動サービスを柱として、福祉・介護輸送、スクールバスの運行など公設民営型の「総合生活支援サービス」事業へとタクシー事業が脱皮していく必要がある。

たとえば、群馬県前橋市では、デイサービス事業所において負担となっている送迎業務をタクシー事業者に委託する実証運行が行われるなどしている。また、高知県高知市ではバス路線が撤退した土佐山地域において、それまでのデマンドタクシーとスクールバス・診療所送迎バスの一元化について実証実験を実施し、現在ではその検証をもとに新たな区域型デマンドタクシーを運行し、地域住民の利便性の向上を図っている。さらに、宮崎県日南市ではJR日南線北郷駅の無人化に伴い、駅舎を地元タクシー事業者の乗務員待機場所及び休憩施設として使用するにあたり、行政がタクシー事業者へ駅舎の管理委託をし、駅施設の維持管理や駅を利用する高齢者等への介助等を待機する乗務員が担うなど、鉄道とタクシーの利便性を確保している。

加えて、現行法の枠内で運用が可能な自家用有償旅客運送の活用策として、2020年に創設された事業者協力型自家用有償旅客運送の制度を、より一層活用しやすいものにするために、タクシー事業者が参画する地域公共交通会議において、その実施と運用に関する地域の関係者との協議に今後も積極的に参画していく必要がある。

### 3. 観光地における対応策

インバウンドの急速な回復により、オーバーツーリズムの弊害が各地で散見される。仮に観光地においてライドシェアが導入されてしまえば、諸外国のようにライドシェア車両による更なる交通渋滞が発生し、地域の生活環境の悪化に拍車がかかることは必至である。こうした事態を避けるために、既存のタクシー配車アプリを多言語化（翻訳機能を含む）するなど、外国人旅行者にとっても利用しやすいものに改良し、観光地において空車タクシーと利用者を効率よくマッチングできるようにする。

また、「ニセコモデル」の実証実験に象徴される、期間・季節的なタクシー需要の局地的増加に対する対応可能な仕組みづくりなど、観光地におけるタクシーの供給力不足の解消とオーバーツーリズムへの対応策を検討する。

さらに、離島におけるフェリーの寄港など需要を事前に把握できる場合は、自治体や観光業界などの協力を得ることにより、対応策を採ることは可能である。

加えて、これまでも取組みが進められてきた MaaS におけるタクシーの役割をより明確にし、鉄道やバスなど他の輸送モードと一体となった輸送力確保に努める。

### 4. 自然災害や鉄道・バスの運転事故時における対応策

台風等の自然災害や鉄道・バスの運転事故等によるタクシー需要の急激な増加には、タクシーだけでなく全ての公共交通機関の協力体制が不可欠である。そのうえで、タクシーの機動性と柔軟性を活かすことにより、最大限、需要に応えるための努力は必要である。そのためには、気象状況の変化や鉄道・バスにおける事故発生等の正確な情報を当該地域の全てのタクシー車両が共有するとともに、効果的な配車やタクシー乗場への誘導體制などを構築する必要がある。

### さいごに～タクシー乗務員の待遇改善と良質な接客接遇をめざして～

現在、第二種免許保持者は全国で約 77 万人存在し、そのうち 19 歳～64 歳の保持者は約 33 万人となっている。直近のタクシー乗務員登録人数は 23 万 3 千人となっており、就業可能な第二種免許保持者は全国で約 10 万人存在することになる。これらの第

二種免許保持者にタクシー乗務員という仕事に従事してもらうための最も有効な施策は、賃金など労働条件の改善である。

2002年の規制緩和が招いた過当競争は、タクシー乗務員をワーキングプア化し、2008年のリーマンショックでは、コロナ禍の緊急事態宣言時に匹敵する実車率まで落ち込んだ。タクシー乗務員特有の歩合制賃金は、低賃金・長時間労働を生み出し、その結果、多くのタクシー乗務員が離職した。

こうした背景を踏まえた昨今の全国的なタクシー運賃の改定は、低賃金解決の最善策であり、今後、定期的な運賃改定が実施されるならば、乗務員は着実に増加していくものとする。

なお、タクシー労使は利用者に対する更なる接客の向上に努めることで、利用者にとってタクシーが安全・安心で快適かつ信頼できる持続可能な移動手段として、今後も選択され続ける存在であるために不断の努力を積み重ねていくことは当然のことである。

以 上