

**「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の申請に
対する処理方針」等の一部改正等に関する意見
（パブリック・コメント）**

2023年10月13日
公益社団法人経済同友会
規制改革委員会委員長 間下 直晃
轟 麻衣子
武藤 真祐

今般、国土交通省から公示された「一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の申請に対する処理方針」等の一部改正等について、以下のとおり意見を述べる。

直近の4年間でタクシードライバーは約2割（約6万人）減少し、訪日外国人観光客数は新型コロナウイルス感染症拡大前の水準に比べて、約8割（約232万人）まで回復している。これらを背景に、交通サービスの供給不足が深刻な課題となっている。課題への対応として、今般、ラストワンマイル・モビリティの一翼を担うタクシーサービスの充実と活用拡大が進められることは、過疎地域の交通アクセス改善の一步として評価できる。

しかし、タクシーの供給不足は喫緊の課題であり、今回の改正だけで早急な解決を期待するのは難しい。利用者にとっての利便性をより向上し、持続可能な交通サービスを提供するためには、タクシーサービスのさらなる充実と柔軟な運用が不可欠である。このような観点から、各改正方針等に対する意見を述べる。

（1）一般乗用旅客自動車運送事業（1人1車制個人タクシーを除く。）の申請に対する処理方針について

タクシー事業者が保有する必要がある最低車両台数の緩和は、ドライバー不足が現状の供給制約の要因である以上、事業の維持は応急処置に過ぎず、新規参入の促進にもつながりにくい。また、地域の事情に応じて、小規模な事業者が単独でサービスを提供するよりも、統合して広域的にサービスを提供する方が効率的になると考えられる。さらに、交通分野におけるDX・GXの推進を考慮すると、小規模事業者による投資やデータ蓄積は困難であると想定される。したがって、この改正がタクシー業界の新陳代謝や地域公共交通のリ・デザインを阻害しないよう、最低車両台数の緩和は同地域に他のタクシー事業者が存在しない場合に限るなど、制度の再検討が必要と考える。加えて、企業結合における助成金や税制優遇などの支援により、適切な統合を促すべきである。

（２）「一般乗用旅客自動車運送事業（１人１車制個人タクシーに限る。）の申請に対する処分に関する処理方針」一部改正について

超高齢社会において、ドライバーの年齢上限を 80 歳まで引き上げることを検討する状況ならば、アプリケーションを使用したドライバーと利用者の相互評価制度の導入が必要である。年齢区分に応じた要件設定ではなく、利用者の評価を許可や認可の基準に取り入れることで、年齢に依らない安全・安心なサービスを定量的に保証することができる。

（３）過疎地域における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の輸送力補完のための自家用自動車の有償運送の許可について

改正の背景には、交通事業者が必要な車両を十分に保有していないケースが存在するという問題意識がある。しかし、自家用自動車有償運送の許可を受けた自家用自動車の車両数は事業用自動車の車両数を超えないように制限されている。この制限により、改正の効果は限定的にならざるを得ず、その実効性について疑問が残る。自家用有償旅客運送はバスやタクシーを単に補完するものではなく、交通の選択肢を拡張する手段として捉えるべきであり、利用者に多様な選択肢を提供することが求められる。また、自家用自動車有償運送についても、交通事業者が協力する事業者協力型自家用有償旅客運送のさらなる活用拡大を推進すべきである。

（４）「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」の一部改正について

「交通空白地」の参考となる具体的な目安が示されたが、これがかえって柔軟性を損ない、結果的に速やかな導入を阻害する懸念がある。そのため、自家用有償旅客運送の導入条件である「当該地域が交通空白地であることについて地域公共交通会議等において協議を調えること」を見直す必要があり、導入によって利害が発生する事業者が地域公共交通会議等に参加している場合、当該事業者は決議等の意思決定に参加しないなど、適切なガバナンスが必要である。また、「恒常的に」不足していない場合でも、移動困難に悩む住民や来訪者の存在、各地の実情を考慮し、過疎地域におけるエリア的交通空白だけでなく、特定の時間帯などで供給が一時的に不足する地域等においても導入が認められることを明確に記載すべきである。

（５）「自家用有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取り扱いについて」の一部改正について

タクシーの上限運賃の概ね 1 / 2 の範囲内という目安が撤廃されることは前進だが、自家用有償旅客運送の運送対価が実費の範囲内に限られている現状では、ドライバーの担い手を集める効果は限定的である。今後、ドライバーを確保し、持続的な運営を実現するためには、道路運送法の改正を含む運送対価における自由度の拡大が必要である。

最後に、タクシーサービスの規制改革による拡充だけではなく、自家用有償旅客運送の活用を拡大するための規制・制度改革や公共交通全体のあり方についても議論が必要である。今回の改正が施行された後は、短期的な PDCA サイクルを用いて、タクシーに関する施策の見直しと改善を継続的に進めるべきである。一般の社会環境を鑑みれば、本件は喫緊の課題であり、今回の微々たる調整ではとても対応が間に合わない。さらに踏み込んだ改正を短期間で推進すべきである。

国会としても、利用者にとってより利便性の高い交通サービスの実現を目指し、タクシーサービスのさらなる拡大や地域活性化に向けて、引き続き議論を進めるとともに、問題意識を持つ地方自治体等とも連携しながら、実証実験の実現に向けた支援を行っていく所存である。

以上