

「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」に対する意見

2024年3月8日
一般社団法人住宅宿泊協会

インバウンド観光客はコロナ前を超える水準となっており、観光地では公共交通機関の混雑や、タクシーがつかまらないといった課題が顕著になっている。

また、最近の観光動向として、いわゆる観光地ではない地方部に観光客が訪れるといった行動が増加傾向にあるが、地方部では交通手段がなく、せっかく観光客が来てくれても、その地域での周遊観光に繋がらず、地域全体に経済効果が波及しにくいといった傾向にある。各地域で交通インフラを一から整備することは大きな投資が必要になる上に、それを維持し続けるコストもかかる。コロナのように観光需要に大きな影響を与える出来事が発生するリスクも考慮すると、地域によっては、多大な投資を行って交通インフラを整備するという判断に踏み切れないうところもある。

自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送を普及していくことは、交通インフラの整備にかかる投資・コストを抑えつつ、柔軟に供給の調整が可能な形で交通サービスを提供でき、地域経済にとっては低リスクで地域経済の活性化に貢献する非常に効果的な取組と考える。また、移動手段が確保されることによって観光客が地域を周遊できるようになり、宿泊施設以外にも飲食店、商店など地域経済に広く裨益することにもつながる。

そのため、自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送が、地方においても実装しやすい柔軟な仕組としていくため、次の通り提案する。

1. 対象地域、時期及び時間帯について

タクシーが不足する地域、時期及び時間帯並びにそれぞれの不足車両数を、国土交通省が配車アプリ等のデータに基づき指定するとされているが、どのようなデータに基づき指定されるのか不明確である。また、配車アプリがそもそも対応していない地域も存在しており、そのような地域におけるインバウンド観光客の移動ニーズを適切に把握できるのかも疑問である。

さらに、観光地において望むような移動ができなかったという負の体験は、せっかく来てくれた観光客が二度とその地域に来てくれなくなったり、その経験が SNS 等で拡散されることによって、その後の観光客確保に大きな影響を与えるため、タクシー不足が発生する前に、ニーズに応じた車両数を確保しておくことが重要となる。そのため、許可の判断に当たって

は、過去の不足状況だけに基づくのではなく、今後予想される不足数についても許可基準に含めるべきである。

2. 使用する自家用自動車の車両数について

近年のインバウンド観光客は、東京、大阪、京都といった主要観光地以外への関心が高まっており、観光地化されていない地方への観光客も増えている。一方で、使用可能な車両数は、事業者ごとに当該地域に配属している事業用自動車の車両数の範囲内とするとされているが、そもそも配属しているタクシーがなかったり、もしくは少ない地域では、ニーズに応えられるほどの車両数を用意できない可能性が高い。ニーズに適切に応えられるように、使用可能な車両数については、あらかじめ制限をかけるのではなく、原則自由として柔軟な調整を可能とすべきである。

3. 管理運営体制について

運行管理、研修・教育、勤務時間の把握などを行うための手順が、コストがかかるものとなってしまうと、この仕組みを活用して運送サービスを提供するメリットが削がれるおそれもある。また、物理的な対面による運行管理や書面での勤務時間の報告などアナログな方法では、管理コストが大きくなり普及を妨げる可能性もあり得る。

そのため、オンラインでの研修や、デジタル技術を活用した運行管理・勤務時間の把握など、デジタル技術を活用できる管理運営体制とすべき。

4. ドライバーについて

観光需要は季節、SNS等の口コミ、感染症の流行状況、国同士の政治的な関係性など多様な要因によって需要が増減する。思いもよらぬ地域で観光需要が急増したり、逆にこれまで観光客が多く訪れていた地域でも一時的に観光客が減少するといったことが起こりえるため、移動サービスの供給も可能な限り柔軟な調整が可能となる仕組みが必要である。そのため、ドライバーについても、多様なドライバーの確保と需要に応じた柔軟な調整が可能となるように、副業・兼業や業務委託など多様な形態を含め認めるべきである。

また、事前の研修及び教育については、ドライバーの確保に繋げるため、ドライバー希望者がオンラインで、いつでもどこでも受けられるものとすべきである。

5. 運送形態・方法について

発着地のいずれかがタクシー事業者の営業区域内に存することとされているが、この制限

により移動ニーズに十分対応できない地域が出てくることが予想されたため、営業区域による制限はすべきではない。

6. 料金について

料金については、現状の認可運賃に引きずられることなく、地域の実情に応じた柔軟な料金体系を認めるべきである。各地域によって移動サービスに対する需給バランスも違えば、移動サービスに対するニーズの強さも異なる。特にインバウンド観光客には、多少高額な料金になったとしても、自身の移動ニーズを適切に満たして欲しいという強いニーズを持つ人も多い。こういったニーズに見合った対価を得ることで、地域に適切にお金が落ちて、地域経済の活性化にもつながる。また、ダイナミックプライシングなど認可運賃とは関係なく柔軟な料金設定が可能となる仕組みにすることによって、需要に応じて多様なドライバー確保にも繋げられるため、料金設定については柔軟な制度とすべきである。

7. より柔軟な仕組みの実現について

今回の制度案は、道路運送法第78条第3号に基づく制度案であるが、より柔軟に多様な移動ニーズに応えるためには、現行法にとらわれずにゼロベースであるべき制度を検討すべきである。新規立法も含めて、引き続きより良い制度の検討を期待する。