

モビリティについては、これまで下部の産官協議会の場で有識者やステークホルダーの意見を聞き、議論を行ってきたところ。その議論を踏まえ、今夏の成長戦略の実行計画の閣議決定に向けて、事務局と調整して、下記のとおり検討項目をとりまとめたので、本検討項目も踏まえて、未来投資会議で議論を行っていただきたい。

1. 自家用有償旅客運送についての論点

- 自家用有償旅客運送の利用可能なエリアや利用客が十分でない。また、現状、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方が、地域によって判断が異なるため、様々である。利用客の視点に立ち、制度を利用しやすくするための見直しが必要。

(1) 交通事業者が協力する自家用有償運送制度の創設

- 市町村が交通事業者(タクシー事業者等)に運行管理を委託するなどの連携を図ることは、地域の暮らしの足の確保のために意義あり。
- 自治体にとっても、交通事業者のノウハウの活用により負担の軽減となり、利用客にとっても安全・安心な交通サービスが受けられるため、双方にメリットがある。

- 交通事業者(タクシー事業者等)が自らのノウハウを通じて自家用有償運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備すべき。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続きを容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。

(2) 観光ニーズへの対応のための輸送対象の明確化

- インバウンド誘致は、地域活性化において欠かすことが出来ない重要な観点。自家用有償旅客運送においても、観光ニーズに対応することが必要。
- バス、タクシーと同様、観光客にも対応するため、地域住民だけでなく来訪者も対象とすることを法律において明確化すべき。

(3) 交通空白地の明確化

- 現状、自家用有償旅客運送の対象地域の考え方が様々である。自治体が、制度導入を検討する際の基準となる考え方を具体化する必要がある。
- 生活実態を踏まえて、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについてガイドラインを策定すべき。

(4) 広域的な取組の促進

- 地域公共交通網形成計画(地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独又は複数で作成)に自家用有償旅客運送の導入を位置づけた場合は、手続きを簡素化すべき。

2. タクシーの相乗り導入についての論点

- 過疎化が進む地域において、大型バスの運行に対して補助金を支払うことは非効率である。交通需要にフィットした移動サービスの最適化が必要である。
- また、IT化が進展した時代において、アプリをつかった乗客のマッチングやリアルタイムの配車依頼に応じた最適なルート選定、キャッシュレスといったサービスの導入を進め、ビジネスモデルのデジタルトランスフォーメーションを図るべきである。
- タクシーの相乗りの導入は、利用客は低廉な料金で利用可能であり、同時に、タクシー事業者については生産性向上につながる。

○ 限られた交通機関で可能な限り多くの人々が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りについて、地域や要件の限定はかけずに一般的に、導入を行う。このため、道路運送法上の通達等の整備を図る。

(注) アプリによりマッチング、乗車距離(オンデマンドなルート選定)に応じた割り勘料金(事前確定)とキャッシュレスにより、利用しやすい環境を整備する。

3. 実施時期

- 第4次産業革命は急速な進展を見せており、世の中の流れは早い。今回の成長戦略が最後の機会。
- このような危機感の下、以上の論点について法改正が不要なものについては2019年度中、法改正が必要なものについては、次期通常国会への提出を検討すべき。