

## 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

- 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
- 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
- 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
- 新たな事業者が参入できるようにすべき

### 改革内容

- 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**
- 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
- 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
- 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

### 実施時期

年度内に制度を創設し、速やかに実施

上記の制度設計と併せて検討

上記の制度設計と併せて検討

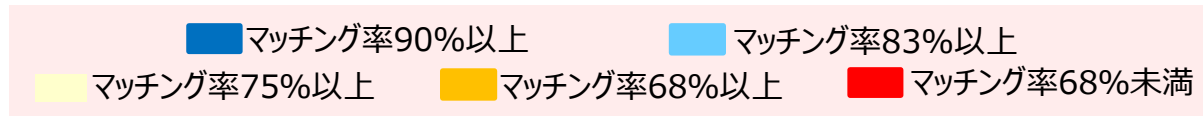
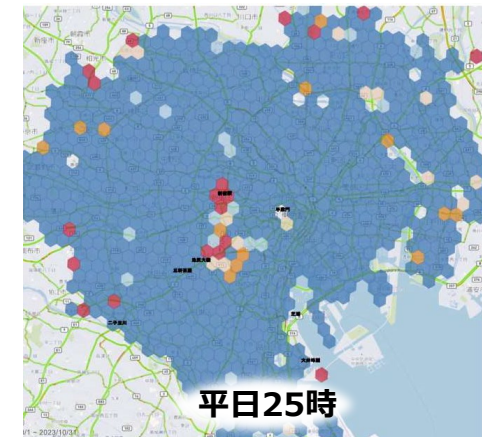
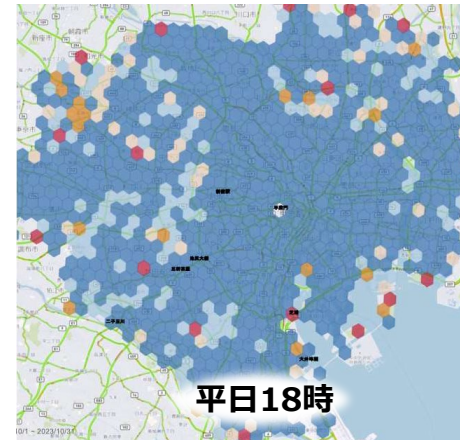
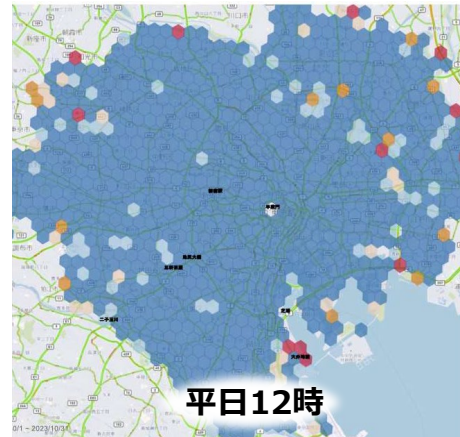
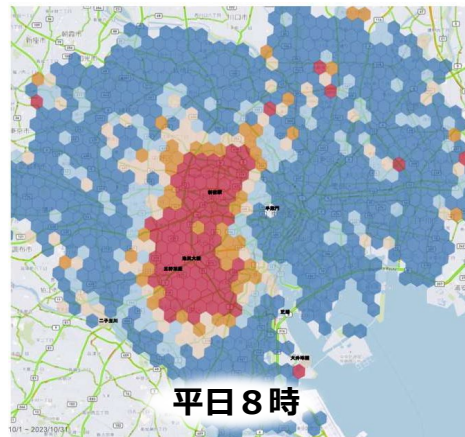


●タクシー配車アプリデータを活用し、タクシーが不足している地域、期間、時間帯を明確化。

## 【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    | ➢ 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「 <b>時間帯による空白</b> 」の概念も取り込む  | 12月実施済                |
| ○自家用有償の実施主体に株式会社を追加すべき | ➢ 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  | 12月実施済                |
| ○観光地における輸送力が不足している     | ➢ 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   | 12月実施済                |
| ○採算性の改善、運転手の確保などが課題    | ➢ 「対価」の目安を <b>タクシー運賃の「約8割」</b> とする<br>➢ 一定のダイナミックプライシングを導入する<br>➢ 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 | 12月実施済<br>年度内<br>6月まで |
| ○地域公共交通会議等における調整が困難    | ➢ 「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、 <b>一定期間内に結論</b> 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   | ➢ <b>運行区域を柔軟に設定</b> することを促すよう見直し  | 6月まで                  |