

第1回 地域産業活性化ワーキング・グループ 議事次第

令和5年11月6日(月)

11:00~13:00

オンライン会議(オンライン中継)

(開会)

議題. 地域の交通に関する現状と課題(ヒアリング)

(閉会)

資料

資料No.	資料名
資料1-1	平戸市 御提出資料(PDF形式:529KB) 
資料1-2	行方市 御提出資料(PDF形式:1.265KB) 
資料1-3	京丹後市 御提出資料(PDF形式:3.646KB)  ※誤ファイル掲載につき差替(令和5年11月6日)
資料1-4	活力のある地方を創る首長の会 御提出資料(PDF形式:644KB) 
資料2-1	国土交通省 御提出資料(PDF形式:808KB) 
資料2-2	警察庁 御提出資料(PDF形式:164KB) 
資料3-1	デジタル行財政改革会議事務局 御提出資料(PDF形式:809KB) 
資料3-2	Uber Japan 株式会社 御提出資料(PDF形式:4.932KB) 
資料3-3	國峯専門委員 御提出資料(PDF形式:574KB) 
資料3-4	一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会 御提出資料(PDF形式:1.724KB) 

会議の様子は以下のページから御覧になれます。

[規制改革推進室 公式YouTubeチャンネル 第1回地域産業活性化WG](#)

[このページの先頭へ](#)

[ウェブアクセシビリティ](#)

[サイトマップ](#)

〒100-8914 東京都千代田区千代田1-5-1

電話番号 03-5253-2111(代表)

内閣府法人番号 2000012010019

© Cabinet Office/Government of Japan

「ライドシェアの課題を検討する」。その前にタクシーの規制緩和を、**イコールフットイング**を！

資料3-4

①ライドシェア、課題が多く、日本に合いません。

- **事故は起こります。100%。責任は誰が？** 運転転手が個人事業主、では無理。運行・整備管理の主体が利用者保護に絶対必要。ネットではアジャイル開発OK、人命で試行錯誤は無謀。
- **安全規制は厳格化の一途。** 軽井沢スキーバス事故・千葉八街児童5人死傷事故等の度に。12月白ナンバートラックのアルコールチェック義務化・来年4月貸切バス点呼動画保存3ヶ月義務化、が最新。
- **運転手の労働時間管理、責任は誰が？** トラック2024年問題はタクシーも同じ。益々厳しい残業規制は労働者保護と安全の為。厳しく時間管理しているタクシーやトラックの乗務員がライドシェアやって事故起こしたら、何の為の時間管理？
- **運転手の社会保険、ナシで良いのか？** 雇用契約ではパートでも週20時間以上は社保適用。社保の担い手増加、という国の方針と逆行して、ワーキングプア層を増やして良いのか？
- **ライドシェア禁止は日本だけ、ではない！** 韓国や香港でも禁止。OECD加盟国8割で規制・禁止。発祥の米中でも台数・最低賃金・福利厚生規制が進行中。堂々と日本独自の道を！
- **「海外ライドシェア体験良かった」という方へ。** 65万回乗ると性犯罪に遭遇。性的暴行が年998件、日本の45倍。日米差考慮後も日本の5倍。解禁で年100件の性的暴行予測。誰が責任を？
- **海外ではライドシェアから自動運転タクシーへ。** 東京でも5年以内に始まります。百聞は一見にしかず、ぜひアリゾナで体験を。ライドシェアよりこちらが本命、日本経済にとって！

②タクシーの規制緩和を！ライドシェアの前に、イコールフットイングを！法治国家として。

- **地理試験は廃止を。** ナビのない時代、昭和44年の法律に基づいた厳しい試験は、乗務員増加の足枷です！
- **二種免許は効率化を。** 8日間もの受験プロセスをDX・柔軟・短縮し、先端安全車両限定などデジタル活かした二種免の新設を。

③地域毎に、データで、論理的な議論を。

- **感情的でなく論理的・データリッチな議論を。** 「タクシーに乗れなかった！ライドシェアだ！」でなく、いつ・どこで・どれだけ足りないのか分析を。「実車率」は良いKPIの一例。
- **類型1)観光地：ピーク時に(だけ)タクシー不足。** 例えば実車率50%超のニセコに、この冬、タクシー車両と乗務員を札幌と東京から3ヶ月派遣する「ニセモデル」を予定。区域外営業の特例・遠隔点呼という規制緩和の恩恵。白馬等も視野。
- **類型2)地方・過疎地：事業性なくタクシー不足。** 公共交通だがバスと違い赤字補填ナシ。最低5台・専用施設という設置要件が緩和され町役場やホテルの一角で1台からという「ミニ営業所」が誕生、全国4900コース・1.5万台の「デマンドタクシー」と相乗効果で足確保。
- **類型3)都市部：数年でタクシー不足解消へ。** 羽田空港・東京駅八重洲口タクシー乗り場等、「回転が悪い」のがタクシー待ちの原因、車はあります。若手・パート含め乗務員もドンドン増加中。実車率それ程高くなく(東京49%・名古屋43%)数年でタクシー不足解消へ。

(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会会長 川鍋一朗 2023年11月6日



「整備管理」の要・毎日の車両の点検（日常点検表）

株式会社ハローワーク

日常点検表

2023年 9月

登録番号 江東510あ6914

車種 6914

巻番号 14

点検員 要整備

日付	運転席・車室内				エンジン・ルーム内				車の外周				自主点検		整備管理記入欄		点検員	要整備	運行管理	整備管理
	点検項目	点検結果	点検項目	点検結果	点検項目	点検結果	点検項目	点検結果	点検項目	点検結果	点検項目	点検結果	点検項目	点検結果	点検項目	点検結果				
1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
2					本日休業															
3					本日休業															
4	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
5	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○



ライドシェアvsタクシー<事件・事故>

2020年事件・事故	米国版ライドシェア (米国Uber輸送回数6.5億回に対し)	日本のタクシー (日本国内輸送回数5.6億回に対し)
身体的暴行事件による死亡	11件	0件
交通事故による死亡	42名	16名
性的暴行事件	998件	19件

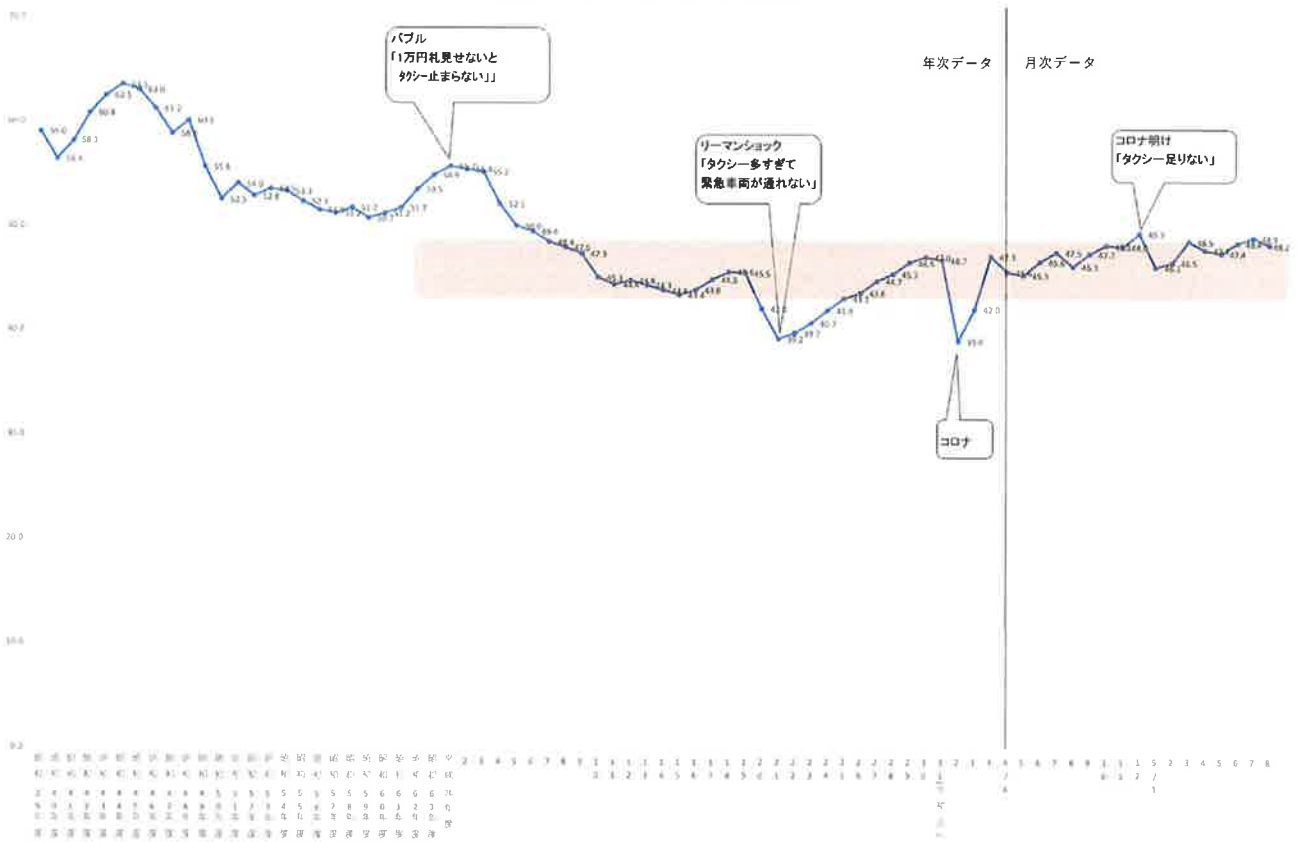
第211回国会衆議院国土交通委員会第5号令和5年3月22日 国交省答弁より



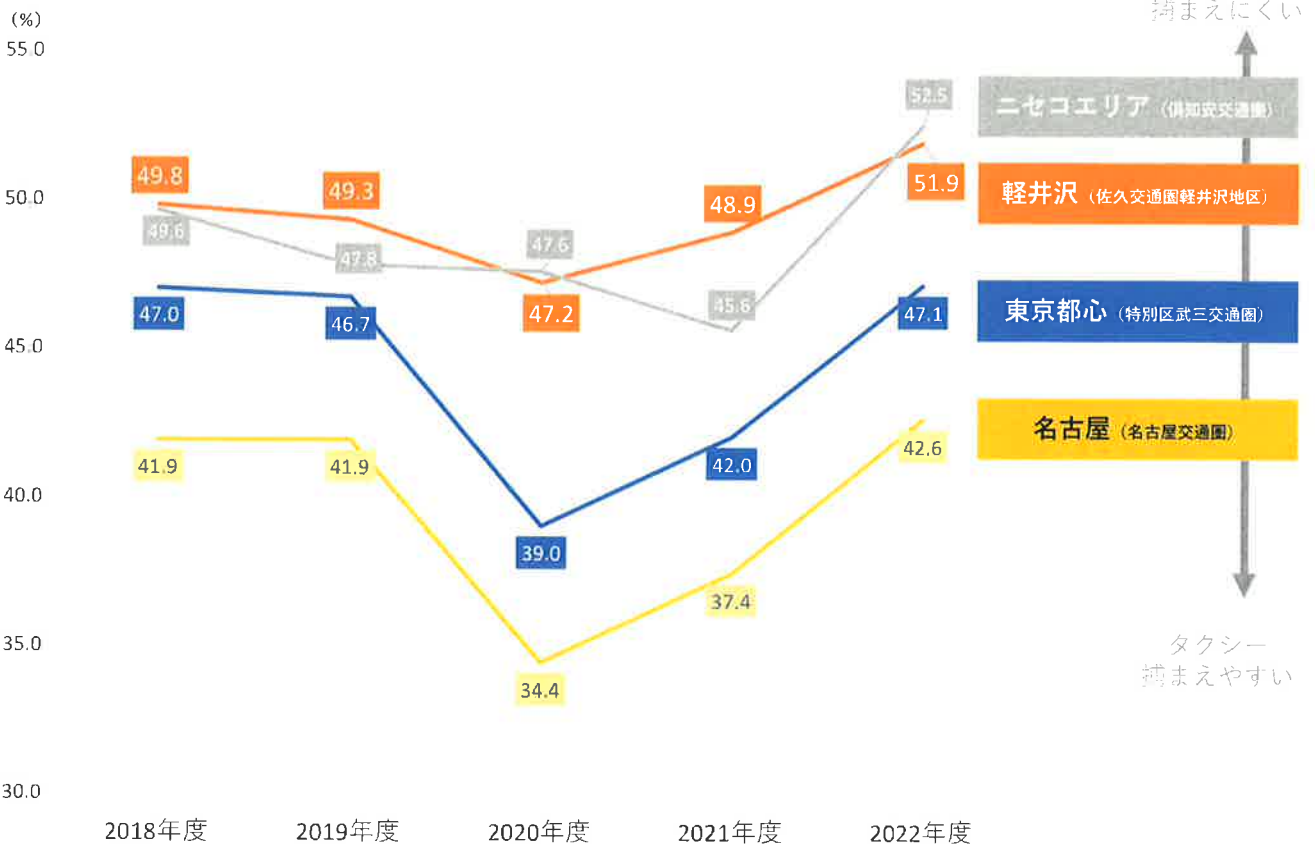
(2020年Uber性的暴行は65万回に1回(998件/6.5億回)、日本のタクシーの45倍(19件/5.6億回=2950万回に1回)。発生率は米国が2019年8.7倍なので45/8.7=5.2倍。国会答弁、こども家庭庁)

「実車率」43-48%がお客様からのクレームが一番少ない

東京都特別区・武三交通圏実車率



エリア別 実車率の推移



出典：各エリアのタクシー協会および運輸局データ 実車率=実車キロ/走行キロ×100 実車=お客様を乗せて走っている状態

