

代行車への乗車を許可する特区申請について（新規）

古く織物で栄えた時代から桐生の繁華街は地域コミュニティを形成する場として地域に貢献してきました。また地域活性化のための一つの「文化」として大きな役割を担っていますが、昨今その衰退が進んでいます。

そのひとつの要因として、過疎化等によるタクシー事業者の厳しい経営環境によって、特に夜間の運行台数が限られてしまっていることが挙げられます。

この打開策を検討すると、タクシーの運行台数を増やすことが一番簡単であります但同事業者の現状を踏まえると、これには補助金等の仕組みの構築が必要であると考えられます。

また乗合タクシーの運行も一つの手段ですが、乗車する方の時間・方面等のマッチングが難しく、よって上記2つの実現は非常に困難であると考えます。

現状、地方都市の移動手段は、「車社会」といわれるように自家用車での移動が主であり、飲酒後の帰宅手段としてタクシーと並び代行車を利用することが一般的です。

代行業は顧客を運ぶこと（代行車に乗客を乗せること）が禁じられていますが、タクシー運転手と同様に二種免許の所持が義務化されています。

これに対し、政府が打ち出している「ライドシェア」の解禁は、運転手が二種免許を必要とするものではなく、安全性の面から利用者の不安感も大きく、これも当面普及は見通せません。

そこで、代行車に乗客を乗せることを許可することにより、昼夜ともに移動手段が増え、特に高齢化の進む地域にとっては利便性が高まり、効果のあるものと考えられます。

よって、桐生地区（桐生警察署管内）において、これを認める特区申請を行うことを提言します。

桐生市からの回答

市内を運行する民間タクシー事業者の状況は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による営業の縮小により、一度離職したドライバーが復職しないことに加え、高齢化による退職が重なって営業できる車両が減少しており、特に夜間の運行台数が限られてしまっていることから、市民生活に深刻な影響を及ぼしております。

こうしたことから、本市では今年4月に解禁され新たな交通手段となり得る「日本版ライドシェア」の導入を目指していますが、本制度は国が指定した地域以外では、「金曜、土曜の16時台から翌5時台」での実施に制限されているため、本市においてタクシーが不足している全ての曜日と時間帯で実施できるよう、国に申し出を行う予定です。

また、懸念される安全面に関しては、タクシー事業者の管理下での運行が義務付けられているとともに、許可基準に定められた管理運営体制や損害賠償能力等の審査をクリアする必要があります、導入には市民が安心して利用できる環境整備を図ることが条件とされております。

なお、ご提言の構造改革特区制度を活用して代行車への乗車を可能にすることにつきましては、タクシー同様に代行車も減少していることや、代行事業者がタクシー事業者と同

等の管理運営体制を整える必要があることなどの課題があります。

また、特区の提案及び認定申請については、関係省庁との調整等に一定の時間を要すことから、現行の法制度の中で既に認められている方策の実施を優先的に検討すべきと考えます。

以上のことから、タクシードライバーの不足を補うため、まずは正式な制度としてスタートしている「日本版ライドシェア」を、可及的速やかに実施できるよう取り組んでまいりたいと考えておりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

〔回答担当〕 共創企画部交通ビジョン推進室交通ビジョン推進担当