

代行車への乗車を許可する特区申請について（改訂継続）

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。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。

桐生市におかれましては、昨年、配車サービス「Mitt（ミット）」を活用した日本版ライドシェアを導入され、夜間時間帯の移動手段不足の解消に寄与されております。

代行車は顧客を運ぶこと（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。

つきましては、ライドシェアの普及を図るとともに、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り営業できる車両が減少し、特に夜間の運行台数が限られ、市民生活に深刻な影響を及ぼしておりました。

こうしたことから、本市では新たな交通手段となり得る、「日本版ライドシェア」の導入を国に申し出し、昨年11月に導入がなされたところです。

現在、すべての曜日において午前7時から正午までの運行、金・土・祝前日の午後6時から翌午前3時、その他の曜日は午後6時から翌午前2時までの運行を行っており、桐生市内で完結する輸送及び桐生市を発着地とする市外との輸送という運行のため、市内在住のかた以外にも多くのご利用をいただき、タクシー不足を補う移動手段として大きな役割を担っております。

また、安全面に関しても、タクシー事業者の管理下で運行しているため、タクシー事業者の車両を使用し、ドライバーにもタクシードライバーと同様の教育を行っているため、安心して乗車することができます。

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事業を優先的に行っていくべきと考えます。

以上のことから、タクシードライバーの不足を補うため、市としては、導入した「日本版ライドシェア」をさらに普及し、持続的に運行すべく、周知・啓発を行っていくとともに事業者と連携しながら利便性の向上を図って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