

【電子版】



2023年 第31号 2023年11月24日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201

tel. 03-3875-8071

fax. 03-3874-4997

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



ライドシェアの定義ないため混乱が起こっている

国会質疑 小沼参院議員(立憲)、高橋衆院議員(共)が質問

岸田首相の所信表明を受け、国会ではライドシェアについての議論が連日行われています。11月9日の参議院国土交通委員会では、立憲民主党の小沼巧参議院議員が、11月10日の衆議院国土交通委員会では、日本共産党の高橋千鶴子衆議院議員がライドシェア導入の是非について斉藤国交相に迫りました。

質疑の要旨は以下のとおりです。

斉藤大臣「変わりなく『ライドシェア認めない』」

11月9日 参議院国土交通委員会 小沼巧参議院議員（立憲民主党）

○小沼巧参議院議員（立憲民主党） 10月23日の岸田首相の所信表明には「ライドシェア」という単語があったが、一方で11月7日の斉藤国交相の所信表明にはなかった。同単語を使わなかった理由があるのではないか。

答弁する斉藤鉄夫国土交通大臣（参議院インターネット審議中継より）



○斉藤鉄夫国土交通大臣 まずライドシェアという言葉の定義についてだが、一般的には「アプリ等で自家用車・ドライバーと利用者をマッチングさせ、輸送サービスを提供するもの」と考えているが、決まった定義はなく、海外ではさまざまな形態で運営されているものと現時点では認識している。その上で、深刻な社会問題に対応するためバス・タクシー等のドライバー確保や不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用などの検討を進めるよう総理から指示を受けた。そのため、（所信表明で）「地域の自家用車・ドライバーを活用する仕組み」という趣旨の言葉を用いた。

○小沼議員 政府の中でのライドシェアの位置づけという論点で問うが、「地域交通の担い手や移動の足の不足といった深刻な社会課題」の解決策候補としてライ

ドシェアは含まれているのか。

○**斉藤大臣** 先ほど述べたようにライドシェアという言葉は定義が定まっていない。私の所信表明において、「地域の自家用車・ドライバーを活用する仕組み」を検討するとしたのは、「地域交通の担い手や移動の足の不足といった深刻な社会課題」に対応するためにこれが重要であると考えたからだ。

○**小沼議員** 一般的な定義がないということは理解したが、政府としてはどのように定義しているのか。また、「地域の自家用車・ドライバーを活用する仕組み」とライドシェアの違いを聞かせてほしい。

○**斉藤大臣** 政府としてのライドシェアの定義については、先ほど述べたように定まっていない。総理が所信表明で述べたのは、「いわゆるライドシェア」として、この社会課題を解決するためにどうしたらいいのか規制改革会議やデジタル行政改革会議で議論するように河野デジタル相に指示したということだと認識している。私は、国土交通大臣としてこの課題にしっかりと対応していく。

○**小沼議員** 「いわゆるライドシェア」という言い方についてだが、今までの国会答弁を聞く限りでは、「運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用自動車の運転者のみが運送責任を負う形態の有償の旅客運送」という内容が定義であり、プラットフォーム事業者が配車を行うものなのだろうと認識している。そういう意味での「いわゆるライドシェア」、米国の一部地域で解禁されている形態だが、これは日本で認めるべきなのか、認めるべきではないのか。また、大臣は従来答弁で「特区という形でもライドシェアを認めることは考えていない」と述べているが、その答弁は今も変わりはないのか。

○**斉藤大臣** 海外事例との単純な比較は困難であるが、いずれにしても安全の確保・利用者の保護等の観点からの検討が必要だと考えている。例えば、「運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが責任を負う形態で有償での旅客運送サービスを提供すること」は認められないと認識している。特区という形でも認めないという答弁に変わりはない。

○**小沼議員** ライドシェアの定義がないからこそ混乱が起こっている。例えば、11月4日に河野デジタル相が兵庫県養父市を訪問し、各種報道で「国家戦略特区の枠組みを利用したライドシェアが始まっている」とされていた。大臣は「特区という形でもライドシェアを認めない」と述べたが、これは報道が誤っているのか。それとも大臣の答弁が間違っているのか。

○**斉藤大臣** 河野大臣も基本的に安全を大前提に置かないライドシェアを「ライドシェアとは言っていないものだと思っている。運転者の管理、車両の管理、事故時の責任が3大要素であり、それがきちんと担保されている形でのものだと考え

ているのだと思う。

○小沼議員 個人的な考えではなく、正確な事実関係を聞かせてほしい。

○鶴田浩久物流・自動車局長 指摘のあった兵庫県養父市の事例は、道路運送法78条に基づく自家用有償旅客運送という風に認識している。

タクシーは地域の足を支える重要な公共交通機関

11月10日 衆議院国土交通委員会 高橋千鶴子衆議院議員（日本共産党）

○高橋千鶴子衆議院議員（共） 規制改革会議やデジタル行政改革会議のワーキンググループでライドシェア導入の具体的な検討がされているが、ライドシェアと自家用旅客有償運送を混同している人も多い。自家用車でお金を取って運送することは「白タク行為」として道路運送法で禁じられているが、今回めざしているのは白タク解禁なのか。

質問する高橋千鶴子衆議院議員（参議院インターネット中継から）



○斉藤鉄夫国土交通大臣 ライドシェアという言葉については定義が定まっていないが、「運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに、自家用車のドライバーのみが責任を負う形態で有償での旅客運送サービスを提供すること」は従前から答弁しているが、安全・安心の確保の観点から問題があると考えており、認めることはできない。したがって今回の検討は白タク解禁ではないと認識している。

一方で、地域交通の担い手や移動の足の不足といった深刻な社会課題に対応するために、バス・タクシー等のドライバー確保や不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用などの検討を進めるよう総理から指示を受けている。この検討にあたっては、都市部、観光地、地方部などによって課題も異なることから、それぞれの地域の実情をしっかりと把握した上で安心・安全を大前提として利用者の移動需要に交通事業者がしっかりと応えられるように方策を検討していく。

○高橋議員 白タク行為の解禁ではないということは承知した。

2008年の交通政策審議会の答申において「タクシーは、鉄道・バス等とともに、我が国の地域公共交通を形成する重要な公共交通機関である」と明記されている

が、この認識は今も変わらないか。

○齊藤大臣 答申に記されているように、国土交通省として、タクシーは地域の足を支える重要な公共交通機関としての役割を担っていると認識しており、今も変わりはない。

○高橋議員 2002年の道路運送法改定によるタクシーの規制緩和によって、タクシー車両が大幅に増加する一方で過当競争による経営状況の悪化で、タクシー運転者の賃金の低下が起こった。その結果、とくに供給過剰な地域を指定して規制強化に転じたと認識しているが間違いないか。

○鶴田浩久物流・自動車局長 規制緩和については、サービスの多様化、待ち時間の短縮といった効果があったが、地域によっては需要が長期的に低迷する中で車両数が増加したことで、タクシー運転者の労働条件が悪化し、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難となったという経緯がある。これを踏まえて、車両の供給過剰の解消を図ることとなった。

○高橋議員 規制緩和の反省を元にこうした規制をやってきたにもかかわらず、今回また規制改革の文脈でライドシェアが叫ばれている。岸田総理は10月25日の衆議院本会議において「デジタル行財政改革を強力に進める中で、ライドシェアの課題を含め、規制・制度の徹底した改革にスピード感をもってとりくんでいく」と答弁しており、コストカット型経済からの完全脱却のための規制改革、それがライドシェアだと言っている。ライドシェアを導入した諸外国でも、さまざまな事件・事故が起こり、再規制が行われた。利用者の不安に応え、安全対策をつきつめていけば、その形態はタクシーに限りなく近づいていくということだ。今のタクシー営業をできるようにちゃんと支援していかなければならない。

タクシー運転者は、全産業労働者の平均より長く働いているのに、年収が平均の半分となっている。タクシー運転者が不足しているのは、長時間労働と低賃金こそが最大の要因ではないか。鉄道があってバスがあって、さらにタクシーが利用できて、地域公共交通が成り立っているといえる。市場原理に任せ、矛盾を放置してきた国の責任はないのか。その反省なしに規制緩和で解決できるわけがない。タクシーを地域公共交通にしっかりと位置づけて、そのための支援・補助、魅力ある職業にしていくための処遇改善へ本格的に見直すべきではないか。

○齊藤大臣 指摘のとおり地域公共交通に関するニーズは多種多様であることから、地域特性に応じて多様な交通サービス組み合わせ、創意工夫を凝らすことが重要である。先般改正された地域交通法や関係予算を活用してリ・デザインを進めていこうという方針もこのような問題意識に基づくものだ。その担い手である運転者の確保にあたっては職業の魅力向上がもっとも重要であるため、運賃改定の迅速な対応などにより引き続き処遇改善をめざす。タクシーを地域交通の中に位置づけて各種の支援によりタクシー事業の維持・発展にとりくんでいく。