

【電子版】



2024年 第8号 2024年3月19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→



自家用車の使用数はタク不足分の範囲内

国交省 「日本型RS」制度設計へ6000件超のパブコメ集まる

国土交通省は2月9日、いわゆる「日本型ライドシェア」の制度設計として、「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」通達を制定することとし、パブリックコメントの募集を行いました（3月9日締切）。

この道運法78条3号に基づく自家用車活用事業案に対するパブコメには、タクシー事業者団体、各種労働団体など幅広く6000件以上の意見が寄せられたと報道されており、自交総連も3月4日付で「大前提である安心・安全が確保できないため反対する」としたパブコメを提出しています。

そして、3月13日開催の交政審自動車部会において、同パブコメ募集の中で提出された主な意見（2ページ）が国交省より報告され、規制改革推進会議専門委員や労働団体の局長らは、そうした意見をどのように通達に反映していくかについて議論を交わしました。

同パブコメの今後の通達への反映について、国交省は以下の案を示しました。

同パブコメの今後の通達への反映について、国交省は以下の案を示しました。

- ① タクシー営業所ごとの規制緩和された最低車両数を考慮し、タクシー不足が地域の最低車両数を超える場合には地方運輸局長等の判断により、最低車両数を超える自家用車活用事業車両を配置できるようにする。（その際、逆に供給過剰に陥って共倒れとならないよう適切にモニタリングする）
- ② 当初制度案に示した自家用車活用事業車両の「使用可能台数」と「登録可能台数」の区別を明確にする。「使用可能台数」はタクシー不足分の範囲内とする一方、「登録可能台数」には制限を設けないこととする。
- ③ タクシー不足を満たすだけの自家用車活用事業車両許可申請が出てこない場合、隣接営業区域のタクシー事業者による自家用車活用事業を可能とする。



パブリックコメントへ提出された主な意見

3月13日、国土交通省提出資料
「自家用車活用事業のパブリックコメントの状況及び制度案」より抜粋
(<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001730263.pdf>)

【運送主体に係る意見】

- ・ 全国どこでもタクシー事業への新規参入を認め、ライドシェア事業者等が参入できるようにするべき。
- ・ 素人がドライバーとなることについては、安全面・車体トラブル・料金面での懸念がある。

【台数制限に係る意見】

- ・ 地域の状況により、タクシー車両数を超えて実施できるよう、柔軟に取り扱うべき。
- ・ タクシー不足を補完するという制度趣旨に鑑み、使用可能な自家用車の台数は、タクシー車両の不足分を上限とするべき。

【運賃に係る意見】

- ・ ダイナミックプライシングを導入するべきである。
- ・ ダイナミックプライシングは、低所得者をはじめとする真の移動困難者を生むものであり、導入するべきではない。

【営業区域に係る意見】

- ・ タクシーの営業区域制度に捕らわれると、過疎地域やタクシーが不足している地域での利便性を低下させる。
- ・ 営業区域の制度がなければ、自家用車が都心部に集中してしまい、タクシーが不足する地域等において、輸送サービスが提供されなくなる。

【対象地域等に係る意見】

- ・ 対象地域・時期・時間帯の特定に配車アプリ等のデータを使用すると、アプリが普及しておらずタクシーが不足している中核都市等が対象から外れてしまうのではないか。
- ・ 対象地域は、過疎地域など住民の日常生活に影響が生じている地域に限定するべき。

【その他】

- ・ 現在のタクシー供給では満たせない部分を補完し、需要に応え、新たな労働力を生み出すことがライドシェアの利点である。
- ・ タクシーの補完の観点ではなく、まずはタクシーの充実を行うべき。タクシーの補完をする場合であっても、自家用有償旅客運送の制度拡充を行うべき。

国交省 配車アプリから算出した「タクシー不足車両数」を公表

国土交通省は3月13日、「自家用車活用事業に係る営業区域ごとのタクシーの不足車両数」を公表しました（4ページ）。

これは、タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする制度（＝日本型ライドシェア）の創設にあたって、国交省が、道路運送法第78条第3号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」であるとして、配車アプリにより客観指標化されたデータに基づき、タクシーが不足している地域・時期・時間帯と不足車両数の特定を行うものです。

ここで示された各地域の不足車両数に基づき、申請があったタクシー事業者へ一定数を配分していきます（4月実施時点では不足数の5割を配分）。

自交総連は、3月7日の国土交通省交渉で「行政が民間企業のデータを活用することで良いのか。配車アプリによるマッチング率のみの算定では、空白地域・時間とは言えないのではないかと問題点を指摘しましたが、国交省は「今はマッチング率しか取れない。他のデータが取れるのであれば適切に活用していく」と回答しています。（情報電子版No.7参照）

雇用の有無での安全性を議論 交政審自動車部会

【東京】国交省は13日、交通政策審議会陸上交通分科会・自動車部会（部会長＝塩路昌宏・京都大学名誉教授）の会合を開き、規制改革推進会議専門委員の國峯孝祐弁護士、連合の富高裕子・総合政策推進局長、漆原肇・労働法制局長らが出席、意見聴取を行った。

國峯氏は業務委託型自家用車活用事業案を示し、雇用にこだわらない働き方でも輸送の安全は担保できると主張。一方、連合側は既存公共交通と同様に雇用を前提とした労務管理、安全管理の徹底が必要だと主張した。委員との質疑では、國峯氏の主張への同調は得られず、同氏の業務委託型自家用車活用事業案ではドライバーによる運送引受義務も否定していることから、「公共交通とは何か」との観点でも疑問の声があがったという。

（中略）

…國峯氏の主張に対し委員からは、配車依頼への受諾義務がない点に疑義表明が相次ぎ、「公共交通機関としての責務をどう考えているのか」などの声もあがった。また、乗務後の点呼を行わないことに対しては、「乗務中に飲酒するドライバーなどはチェックできない。それで安全が保てるのか」と疑問視する意見があったほか、RSドライバーが10万人確保されなければならないという前提に対しても、「他のモードを考慮に入れないのは論理的に飛躍し過ぎではないか」と議論の出発点そのものを疑問視する声も上がったという。連合側の雇用を前提とした安全の確保に対しては委員からの意見、疑問の声はほぼあがらなかったという。

【交通界速報2024. 3. 16付による】

営業区域ごとの不足車両数(※)

3月13日、国土交通省公表資料より作成
(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001730147.pdf>)

(※) 不足車両数 = マッチング率90%を確保するために必要な車両数

営業区域名 対象市 (登録車両数)	車両数が不足する曜日及び時間帯 (最小マッチング率)	不足 車両数
特別区・武三 特別区、武蔵野市、三鷹市 (26,983台)	月～金：7時台～10時台 (78%)	1780台
	金・土：16時台～19時台 (85%)	1100台
	土：0時台～4時台 (66%)	2540台
	日：10時台～13時台 (88%)	270台
京浜 横浜市、川崎市、横須賀市ほか (6,734台)	金～日：0時台～5時台 (68%)	940台
	金～日：16時台～19時台 (82%)	480台
名古屋 名古屋市、瀬戸市、日進市ほか (5,210台)	金：16時台～19時台 (87%)	90台
	土：0時台～3時台 (67%)	190台
京都市域 京都市、宇治市、長岡京市ほか (5,574台)	月水木：16時台～19時台 (81%)	200台
	火～金：0時台～4時台 (80%)	200台
	金～日：16時台～翌5時台 (63%)	490台

- 各数値は2023年10月1日～12月31日の各社の配車アプリのデータに基づく。
- 4月実施時点では、今回公表する不足車両数のうち5割を各社に配分するものとし、残りの5割については以後3ヶ月ごとに一定数を各社に配分する。
- タクシー事業者からの申請車両数の合計が当該地域の不足車両数を超える場合は、申請車両数の比率に従い配分する。
- 今回公表の対象としていない営業区域の不足車両数についても、順次公表を予定。