

【電子版】



2024年 第18号 2024年 5月31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→



地域ごとの特性も加味した見直しを

国交省 交政審・自動車部会による中間とりまとめを公表

国土交通省は5月23日、交通政策審議会・陸上交通分科会自動車部会（＝交政審・自動車部会）の中間とりまとめを公表しました。

これは、計6回にわたる議論を踏まえて、地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足解消に向けた施策と今後の地域公共交通政策のあり方に係る考え方を整理したものです。

6月上旬に閣議決定される「骨太の方針」を見据え、さまざまな政府の会議体からライドシェア解禁をめぐる意見が出されています。



タクシー事業者以外への解禁に反対意見 斉藤国交相と河野・規制改革担当相が会談

斉藤鉄夫国交相は27日、デジタル庁で河野太郎・規制改革担当相と会談し、4月から順次運行開始している自家用車活用事業（NRS）などの検証が進む中で、タクシー事業者以外の者によるライドシェア国内解禁を許容するRS新法の法整備に反対する意向を伝えた。当日の意見交換は国交省側の提案によるものだという。

会談後に取材に応じた斉藤国交相は、「公共交通の適正な事業運営や、運転者の労働環境に大きな影響が生じる。RS新法を導入しないで済むことがベストだ」との考えを示した。また、「新たな法制度を検討すること自体が（NRSなどの）取り組みを足止めすることになるとの声もあり、現場

を混乱させる」などと述べた。一方、河野担当相は会談の中で、「モニタリング検証と並行して、法制度の検討を進めるべきだ」と話したとしており、両者の一致点は見いだせなかったもようだ。

RS新法を巡っては、4月のデジタル庁財政改革会議で岸田文雄首相が、河野、斉藤両大臣に対して論点整理をまとめ、5月までに規制改革推進会議に報告するよう指示していた。同会議では、地域産業活性化ワーキンググループで会合を重ね、議論はRS新法制定へと傾いているとみられており、あとは答申を待つばかりとなっていた。

【交通界速報2024. 05. 29付による】

「交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会 中間とりまとめ」概要

<h3>1. はじめに</h3>	
<ul style="list-style-type: none"> ○ バスやタクシーなどの交通サービスは、長期的な需要減に陥り、交通事業者の赤字拡大・経営悪化が進み、これに伴い供給量が減少し、更に需要減が進むなど、負のスパイラルとも言える大変厳しい状況。 ○ 他方、コロナ禍後においては、移動需要が回復したほか、インバウンドの急増を受け、供給が需要に追いつかない事態が生じ、地域交通の「担い手」確保、「移動の足」不足の解消が喫緊の課題。 	<p style="text-align: center;">➔</p> <p>「デジタル行財政改革中間とりまとめ」（2023年12月20日デジタル行財政改革会議決定）において、タクシー事業の規制緩和や、地域の自家用車・一般ドライバーの活用を図る方針が示されたところ、当部会において、これまでの施策と今後の地域公共交通政策のあり方に係る考え方をとりまとめ。</p>
<h3>2. 新たに実施された施策</h3>	
<h4>2-1 道路運送法関係</h4> <h5>(1) タクシーの供給力の確保策</h5> <ul style="list-style-type: none"> ○ 運賃改定の迅速化。 ○ 二種免許の受験資格の見直し・二種免許取得費用に係る支援。 ⇒タクシー運転者数増加 ○ 営業所等の施設設置要件の緩和、タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化等。 ○ 他の営業区域からの応援（例：ニセコ）、主要観光地に向けた乗合タクシーの運行（例：京都）。 ○ 地理試験の廃止、初任研修の期間要件の廃止。 	<h5>(2) 自家用有償旅客運送制度の運用改善（2023年に実施）</h5> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通空白地に時間帯空白の概念を導入。 ○ 対価の目安の引き上げ（タクシー運賃の約8割）。 ○ 受託により株式会社が参画可能であることを明確化。 ⇒石川県加賀市や小松市で自家用有償旅客運送開始。 <h5>(2024年4月に実施)</h5> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域公共交通会議での首長判断の導入による協議の迅速化。 ○ 共同運営の仕組みの構築。 ○ 運送区域の設定柔軟化。 ○ ダイナミックプライシングの導入。
<h3>3. 今後の地域公共交通政策のあり方</h3>	
<h4>3-1 これまでの施策の評価と改善</h4> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域交通における「担い手」「移動の足」不足が課題となっているため、今般、その解消を目的として、タクシーなどの個別輸送モードを補完するものとして、自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送制度の運用改善を実施。 	<h4>3-2 さらなる検討に当たっての視点</h4> <ul style="list-style-type: none"> ○ 左記の評価・検証は、丁寧に、十分な時間をかけて行う必要。 その上でもなお、「移動の足」不足対策として十分でないことが明らかになった場合には、総合的な交通政策の観点から、タクシー事業制度や自家用車の活用

<p>○ これらの施策により、利用者目線で課題が解決されているか、定量的に評価を行い、適時適切に改善していくことが必要。その際、これらの施策は開始して間もなく、天候・季節波動等への対応を含め、その実施効果を現時点で評価することは適切でないため、今後、丁寧に、十分な時間をかけて、以下の指標をモニタリングしていくことが必要。</p> <p>主に都市部</p> <p>マッチング率、タクシードライバー数、自家用車活用事業の実施者数・ドライバー数・属性（自動車運転業務との兼業の有無、兼業先も含めた総労働時間）・自家用車の登録台数・運行回数等。</p> <p>主に地方部</p> <p>自家用有償旅客運送の導入数等。</p> <p>○ また、地域における交通サービスは、タクシーや自家用有償旅客運送などの個別輸送モードだけで担われるものではないことから、鉄道、バスや乗合タクシーなどの交通サービスを総合して、地域ごとの特性も加味しながら、「移動の足」が充足されているか検証していく必要。</p>	<p>制度についての見直しが必要なのか、議論を行うことが必要。</p> <p>○ その議論を行う際には、自家用車活用事業の制度化の際と同様に、以下の点に留意が必要。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 旅客運送サービスとしての前提条件（安全、責任、労働条件）。 ・ 個別輸送の充実による利用者利便の確保と外部不経済（渋滞、環境悪化、ドライバー不足等）の発生とのバランス。 ・ 公平な競争条件の確保。 ・ 諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題。
--	---

4. おわりに

- 新たに実施された施策については、実現してからの期間が比較的短く、その効果を適正に評価することが可能な段階にはないため、まずは、これらの施策の結果として、「移動の足」が充足されることとなったか、丁寧に、十分な時間をかけて評価していくことが必要。
- タクシー等に限らず、鉄道やバスなどあらゆる交通モードを含む地域公共交通全体のあり方について、地域ごとの特性も加味しながら見直していくことが重要。

出典資料:国土交通省

URL: <https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001744262.pdf>

【交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会 中間とりまとめ】 本文抜粋**3. 今後の地域公共交通政策のあり方****3-1 新たに実施された施策の評価と改善**

- 「移動の足」不足の解消に向けては、国土交通省において、タクシー運転者の確保や地域の自家用車・ドライバーの活用について検討を進め、道路運送法に規定されている既存の交通サービスのうち、特にタクシー及び自家用車を活用した有償運送に係る制度について、徹底的な見直し・活用を進めることとなったところである。その結果、
 - ・タクシーに係る運賃改定の促進やタクシー運転者に係る規制の緩和
 - ・自家用有償旅客運送制度の運用改善
 - ・自家用車活用事業制度の創設が令和5年から令和6年度初めにかけて実現することとなった。
- 主に都市部においては、タクシー運転者の増加や自家用車活用事業の開始により、マッチング率（タクシー運転者及び自家用車ドライバーによる承諾件数／利用者の配車依頼件数）が概ね改善している。なお、雨天時においては、引き続きマッチング率が低い状況が確認され始めている。
- 主に地方部においては、自家用有償旅客運送制度の運用改善により、加賀市や小松市において新たに自家用有償旅客運送が実施されることとなったほか、令和6年4月時点で、全国40以上の地域で新たに実施に向けた検討が始まっている。
- いずれにせよ、新たに実施された施策により、利用者目線で課題が解決されているか、定量的に評価を行い、適時適切に改善していくことが必要である。その際、これらの施策は開始されて間もなく、天候・季節波動等への対応を含め、その実施効果を現時点で評価することは適切でない。そのため、まずは、タクシーの供給力の確保状況、自家用有償旅客運送や自家用車活用事業の全国的な進展を注視し、それにより、移動を希望する国民にとって必要な「移動の足」が充足される状況が実現するのか、客観的・定量的な指標や利用者の保護・ニーズに関する利用者起点の指標に基づき、丁寧に、十分な時間をかけて、評価を実施することが必要である。
- そのため、
 - ・タクシーの供給力の確保策については、営業区域におけるマッチング率やタクシーの運転者数・自家用有償旅客運送制度については、導入数等を、それぞれ指標として評価を実施していくことが考えられる。
- 自家用車活用事業については、全く新しい制度であり、上記のような指標を用いて評価された他の施策の実施効果も踏まえながら、以下の視点をもって評価を実施し、適時適切な制度改善が行われるべきものと考えられる。
- ① 自家用車活用事業の実施効果の把握に当たっては、定量的なデータに基づき、

タクシーに加え、自家用車や一般ドライバーによる運送サービスにより、需要に対して十分な供給が提供されているかを把握していくことが必要となる。

このため、

- ・営業区域におけるマッチング率【再掲】
- ・自家用車活用事業の実施事業者数（法第78条第3号の許可事業者数）
- ・自家用車ドライバーの人数、属性（自動車運転業務との兼業の有無、兼業先も含めた総労働時間）
- ・自家用車活用事業の用に供される自家用車の登録台数
- ・自家用車活用事業による運行回数について定期的にモニタリングを行っていくことが必要である。

- ② このほか、供給過剰によりタクシー事業への影響がないよう、例えば日車営収や日車実車キロといった、ドライバーの待遇やタクシー事業の状況を把握できる指標を不断にモニタリングしていくことも重要である。
 - ③ 上記指標のモニタリングに当たっては、季節によって変わる需給状況も踏まえる必要があることから、年間を通じて検証していくことが重要である。その際、令和6年は制度を導入した年であり、事業者によって準備状況が異なることから、地域における不足車両数を一度に配分するのではなく、段階的に配分することとしていることにも留意する必要がある。
 - ④ 天候や過去に開催実績のないイベントなどの不確定要素の大きい需要に関しては、基本的には、鉄道、バスなども含めた交通サービスを総合して対策を検討すべきである。一方で、タクシーを使わざるを得ない利用者に対しての十分な供給が確保されるよう、必要なタクシーの供給量を合理的に算出する手法を検討する必要がある。
- また、地域における交通サービスは、タクシーや自家用有償旅客運送などの個別輸送モードだけで担われるものではないことから、鉄道、バスや乗合タクシーなどの交通サービスを総合して、地域ごとの特性も加味しながら、「移動の足」が充足されているか検証していく必要がある。

3-2 さらに検討に当たっての視点

- 上記3-1に掲げる評価・検証を丁寧に、十分な時間をかけて実施した上で、仮に、新たに実施された施策が利用者ニーズへの対応、すなわち「移動の足」の充足という面で十分でないことが明らかになった場合には、既存制度の抜本的見直しに向けた検討が必要となる。その場合には、新たに実施された施策を検討した際と同様、以下の点を十分に考慮する必要がある。

① 旅客運送サービスとしての前提条件

我が国における旅客自動車運送事業は、民間事業者であるバス・タクシー事業者（旅客自動車運送事業者）が自らの責任において、事故防止対策として運行管理、車両整備管理や運転者の労務管理を行い、（ア）車やドライバーの安全性、（イ）事故時の責任、（ウ）適切な労働条件の3点を確保する役割と責任を同一

主体に帰属させることで、長年にわたって輸送の安全を確保し、利用者の利益の保護及び利便の向上を図ってきたところである。そのため、これらの役割と責任を分割することの是非については、どのように安全・安心を確保するのかという観点から、以下の点に留意しつつ多面的かつ丁寧な議論が必要である。

(ア) 車やドライバーの安全性

道路運送法においては、タクシー事業を含む旅客自動車運送事業に係る許可を受けなければ有償での旅客運送はできないこととされている。ただし、例外的に一定の場合（過疎地域等交通が著しく不便な地域に該当する場合、公共の福祉を確保するためやむを得ない場合等）に国土交通大臣による許可等により、自家用車を活用して有償での旅客運送ができることとされている。これらの実施主体となるタクシー事業者や市町村・特定非営利活動法人等については、いずれも車両の整備管理や運行管理体制の整備といった運行の安全を確保する措置の実施主体として規制の対象とされている。また、タクシー車両等を旅客自動車運送事業のために運転する際には、第一種免許に加え、より広範な技能が求められる第二種免許が必要とされているとともに、自家用車を活用して有償での旅客運送が許容される場合には、講習修了や研修受講が求められている。そのため、「移動の足」不足解消に向けた施策の検討に当たっては、このように、旅客輸送に必要な車やドライバーの安全性が確保されるかという点に留意する必要がある。

(イ) 事故時の責任

タクシー事業については、旅客等の生命・身体等の保護に万全を期すため運送責任をドライバー個人ではなくタクシー事業者に負わせるとともに、自動車損害賠償保障法においては民法の特則として事実上の無過失責任としている。また、タクシー事業者は、賠償措置を講じられるようにしておくこと、事故発生時等の対応体制を整備することとされている。このように、タクシー事業においては、事業者が事故時の責任を全うすることとされており、「移動の足」不足解消に向けた施策の検討に当たっては、サービスの提供主体がいかなる者になろうとも、責任主体としてふさわしい体制の整備や保険への加入がなされるかという点に留意する必要がある。

(ウ) 適切な労働条件

タクシー運転者については、タクシー会社と雇用契約を締結し、労働基準法や労働契約法に基づく「労働者」として、労働時間、最低賃金、解雇等に関する事業者への規制により保護を受けるとともに、社会保険の適用対象として生活の安定が図られている。他方で、諸外国のライドシェアにおいては、事業者とドライバーが業務委託契約を締結しているケースも存在しているが、2-3に記載のとおり、米国や欧州においては、ドライバーの働き方等に関して訴訟の提起が相次いでいるところである。こうしたことも踏まえ、早稲田大学・島田名誉教授からは「プラットフォームの用意したシステムのアルゴリズムを利用した就労を自営業者とすることには問題が多く、特にヨーロッパでは労働者と見なす方向となっているところであり、業務委託型を採用すべきではない」との見解が示されて

いる。そのため、「移動の足」不足解消に向けた施策の検討に当たっては、そうした意見も十分に踏まえつつ、適切な労働条件が確保されるかという点に留意する必要がある。

② 個別輸送の充実による利用者利便の確保と外部不経済の発生とのバランス

「移動の足」を確保するに当たっては、地域の公共交通に関する基本的な考え方等を踏まえつつ、地域公共交通会議等の協議の場で議論を尽くし、利用者にとって利便性の高い交通サービスを提供していくという視点が不可欠である。一方で、上記①に記載した旅客運送サービスの前提条件を満たしつつ、時間帯・場所を問わず、あらゆるニーズに即応する形でサービス提供を行おうとすることは、空車・待機状態の車両を大量に発生させるなど多大なコストを伴い、利用者、ドライバー・事業者、納税者に対して過剰な負担になるとともに、交通結節点等における渋滞・滞留の発生や大気汚染等の環境問題の発生といった外部不経済につながるおそれがある。さらに、「担い手」の確保の観点からも、上記2-4で述べた地域公共交通のリ・デザインのよう、公共交通機関だけでなく、スクールバス、病院や商業施設の送迎バス、郵便や宅配便など、地域における貴重な輸送資源を最大限活用する必要がある。これらのように、利用者利便の向上という大命題を、持続可能な経済社会システムの構築という観点とも調和させながら、輸送ニーズに合理的に対応しているかという点に留意する必要がある。

③ 公平な競争環境の確保

タクシーサービスについては、道路運送法に基づく事業許可を通じて、運行の安全確保、事故時の責任、ドライバーに対する適切な労働条件の確保を前提に、有償での旅客運送として必要な要件を満たすことを担保している。さらに、タクシーサービスに対しては、不特定多数の人々が利用できる交通機関として運送引受義務や運賃規制を課すとともに、個人情報保護など法令遵守を徹底することにより公共交通サービスとして機能している。こうした規制の内容が不適切又は過剰となり供給力が不足していると考えられる場合には、当該規制内容の見直しにより対応する必要があるが、このような見直しを行う場合であっても、有償で旅客を運送する事業の公平性を確保する観点からは、異なる規制を並立させることは困難である。また、タクシー事業者が需要の少ない地域・時間帯を含めベースロードの供給を担っていることを踏まえ、公共交通としてのタクシーサービスの継続に悪影響を及ぼさないような制度設計にする必要がある。この際、タクシーサービスについては、高齢者や身体障害者等のいわゆる交通弱者の円滑な移動を支えるという重要な役割を果たしていること、及び災害時等の緊急時における輸送対応も担っていることにも留意が必要である。

④ 諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題

諸外国においては、タクシー車両数の不足等が問題となっていたことから、その対応策の一つとして、いわゆるライドシェアが新たなサービスとして定着したという背景も指摘される。また、このように諸外国で導入されてきているライドシェアについては、犯罪の発生が懸念される点や、ドライバーの働き方等に関する

る訴訟が相次いで提起されるなど混沌した状況にある点に留意する必要がある。そのため、我が国で「移動の足」不足解消に向けた施策を検討するに当たっては、彼我の政策的背景、これまで積み重ねられてきた議論を踏まえ、諸外国から得られる教訓を十分に活かしていく必要がある。

4. おわりに

- 上述のとおり、「移動の足」不足の解消に向けて、地域ごとの特性も加味しながら、公共交通政策全体としてどのように対応していくのか総合的に議論していく必要があるが、そもそも、令和5年から令和6年度初めにかけて実施された施策については、実現してからの期間が比較的短く、その効果を適正に評価することが可能な段階にはないものと考えられる。そのため、まずは、これらの施策の結果として、「移動の足」が充足されることとなったかという点を、丁寧に、十分な時間をかけて評価していく必要がある。
- 令和5年10月以降、政府においてタクシー等の地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足解消が課題であるとされ、当部会においても、高い機動力を有しドア・ツー・ドア輸送に対応可能なタクシー及び自家用車を活用した有償運送に係る制度について、地域交通の中で重要な機能・役割を果たすものとして、徹底的に活用していくための方策を議論したところである。これにとどまらず、引き続き「移動の足」の不足を解消していくに当たっては、タクシー等に限らず、鉄道やバスなどあらゆる交通モードを含む地域公共交通全体のあり方について、地域ごとの特性も加味しながら見直していくことが重要である。
- 新たに実施された施策への対応や地域公共交通全体のあり方の見直しに当たっては、地方自治体については地域公共交通の活性化・再生を担う立場として、また、タクシー事業者等の交通事業者については運送サービスの質の向上を担う立場として、持続可能で利便性の高い地域公共交通の実現に向けて積極的に取り組んでいくことが期待される。
- また、国土交通省においては、地域公共交通の活性化・再生を推進するために必要な情報の収集・分析及び関係者間の連携・協働を促進する立場にあることを踏まえ、今後、新たに実施された施策のモニタリング結果や評価、これを踏まえた改善策等について、地域公共交通の再構築（リ・デザイン）など公共交通政策全体の中での位置づけも踏まえつつ、適時適切に当部会に報告されたい。

出典資料：国土交通省

URL：<https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/content/001744263.pdf>