

【電子版】



2024年 第20号 2024年6月13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](mailto:info@jikosoren.jp)

ホームページ→



# 全面解禁求める委員の意見を丸呑み

## 規制改革推進会議の答申 RS新法の骨子案を盛り込む

規制改革推進会議は5月31日に「規制改革推進に関する答申～利用者起点の社会変革～」を公表しました（情報電子版No.19に掲載済み）。

答申には、意見別紙として、「デジタル技術を徹底的に活用した真のライドシェア事業を実現する法律制度等について（骨格案）」が盛り込まれていました。規制改革推進会議の中でも、とくにライドシェアの全面解禁を強行に求める委員らの意見を丸呑みにしたものとなっています。（出典：<https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/publication/opinion/240531.pdf>）

自交総連は、規制改革推進会議へライドシェア反対の抗議FAX要請を行うと共に、答申に対する見解を公表します。

### RS新法整備日の設定、決着を

政府は7日、首相官邸で新しい資本主義実現会議（議長＝岸田文雄首相）の会合を開き、「新しい資本主義実行計画改訂案」を取りまとめた。（中略）

改訂の考え方を実現するための具体策の中では、…（中略）デジタル田園都市国家を支える地域交通等の整備では、自動運転の社会実装を掲げ、低速・定路線のバス等から実装を進め、来年を目途に全都道府県での自動運転の社会実験を実現するとし、あわせてロボットタクシーの実証も実施し、27年度までに無人自動運転移動サービスを100カ所以上で実現するとしたほか、地理空間情報（G空間情報）の整備・活用も進めるとしている。さらに交通インフラの整備・地域公共交通のR・デザインでは、鉄道事業者・自治体等の地域関係者間の連携を促し、27年度までに多様な関係者間の連携

・協働に先導して取り組む自治体を100団体創出するとの目標も掲げた。

一方、有識者構成員の中からは、LINEヤフーの川邊氏から意見書が提出され、その中で同氏は、観光立国推進基本計画に基づいたインバウンドの促進は日本経済にとって大変重要な施策だとした上で、日本国内には移動の不足という課題が残っていると指摘。「この半年間、岸田首相を中心に、移動の自由の確保、ライドシェアについて活発な議論がなされてきたことは大きな前進であると感じている」としつつ、「しかしながら、現在法整備の期日を設けるかどうか争点になってしまっているため、そこは是非とも決着していただきたい」と要望した。

【交通界速報2024. 06. 12付による】

## デジタル技術を徹底的に活用した 真のライドシェア事業を実現する法律制度等について（骨格案）概要

### 1 車やドライバーの安全性

#### ライドシェア事業の制度化の根幹

デジタル技術を活用した遠隔での運行管理や安全対策により、最高水準の安全を確保。

#### 新たに規定する4つの法制度

##### ① 運行管理のデジタル化

⇒乗客、ドライバー双方のより高いレベルの安全性を確保するためのデジタル技術を最大限に活用した遠隔による運行管理を実現する。このためには、営業所ごとに運行管理者を設置する体系から、デジタルを前提に、運行関連データをフル活用することも可能とする体系へのアップデートが必要。

##### (例示)

- ◎ 緊急時に乗客がアプリ上で警察・ライドシェア事業者に通報できる機能の搭載。
- ◎ ライドシェア事業者が犯罪行為や事故を把握した場合の警察・消防への通報義務。
- ◎ 犯罪等の抑止のため車内ドライブレコーダーの設置義務付け。
- ◎ アプリにドライバー及び乗客の相互評価機能（レーティング機能）の搭載義務付け。
- ◎ デジタル技術やAIを活用したオンラインによる苦情等の受付体制整備。
- ◎ ドライブレコーダー、アプリ等により把握する運転特性データの活用。

##### ② 自家用車への安全設備

- ・ ドライバーが一種免許保有の場合に、車外のドライブレコーダーその他の安全設備の装着を義務付け。
- ・ 自家用車に対し、タクシーと同程度の期間で車検実施を義務付け。

##### ③ 性犯罪対策・事故防止の事前審査

- ・ ライドシェア事業者がドライバーに対する登録時の本人確認、性犯罪歴、事故歴及び健康状態の確認を行うことを義務付け。
- ・ 車内ドライブレコーダー及びSOS機能が設置されていることをアプリ等で乗客に表示。
- ・ 事後に検査を行えるよう記録保持義務を課して性犯罪等の発生を抑止。

##### ④ 運行管理の外部委託等

⇒運行管理のデジタル化・遠隔化も踏まえ、営業区域の規制は設けず、また、道路運送法第23条に基づく営業所ごとの運行管理者の選任を不要化。あわせて、一定の要件の下での運行管理業務の全てを外部に委託することの実現（受託者も運行管理上の行政上の責任を負うことにより十分な安全性を確保）。

## 2 事故時における責任体制の確保

事故の責任をライドシェア事業者に直接負わせることにより、ライドシェア事業者がドライバーの安全管理を最大限実施するインセンティブとする。

### (対応策)

- ◎ ライドシェア事業者は、乗客とドライバーとの間の仲介ではなく、乗客に対して直接に旅客運送を提供する主体として、運送契約上の責任を負うことを法律上の義務として規定。
- ◎ ライドシェア事業者は、事故発生時における損害を賠償するため、一定額以上の支払が保障される損害保険への加入義務を負うことを法律上の義務として規定。

## 3 ドライバーの働き方

デジタル技術を最大限に活用した管理手法により、ドライバーや乗客の安全性を確保することを前提に、ドライバーの自律的かつ柔軟な働き方を実現し、あわせて、運賃規制も柔軟化することで、十分な担い手を確保していくこと。⇒ライドシェアの議論の本質

### (対応策)

#### ① 柔軟な働き方とドライバー保護とを両立させる就業条件・待遇（業務委託）

- ・ 雇用契約のみならず業務委託契約による就業形態も可能とする法制度の実現。
- ・ 事故歴等を勘案し、一定の場合には、配車単位又は時間単位での雇用契約に基づくスポットワークも可能とする制度改正。
- ・ 最低報酬の保障やドライバーによる稼働時間のサポート等の業務委託契約により就業するドライバー（労働基準法上の労働者性がないドライバー）に対して委託者が行うべき就業条件の整備を委託者に義務付け。
- ・ 事業者に対して運送引受義務を課さず相互評価機能（レーティング機能）を通じたドライバー・乗客の双方の安全安心の実現。

#### ② 価格規制

運賃の事前確定を前提に、柔軟なダイナミックプライシングを通じた需給調整を可能とする運賃規制の緩和。

なお、需給の調整機能は、ドライバーの収入増にもつながるダイナミックプライシングに担わせることが適切であり、他方で、ドライバーの収入にプラスの影響を及ぼさない、配車アプリが旅客から収受する優先配車（仲介事業者が、配車を希望する旅客に対し、追加料金の支払を条件に、空車の探索を継続し、又は優先的に車両を手配するサービス若しくはこれに類するもの）の手配料金その他の配車に係る料金については、適切かつ透明性を確保し得る料金規制を導入。

## 4 全国展開（事業性の確保）

自家用車活用事業 制度運用上も、地域、時間帯、供給台数に関する詳細な制限が課さ

れているため、対応が局所的。

⇒ライドシェア事業の法整備に当たっては地域的な制限を設けるべきではない。

### ① 運行主体の拡大

「ライドシェア事業」を許可制として新たに創設。地域における移動の制約の解消に向けて果敢にチャレンジする意欲のある様々な事業者の参入を実現。（許可に当たっては、タクシー事業において求められる営業区域内の営業所の設置要件、事業用自動車の配置要件、営業区域内での運行管理者の設置などの要件は設けない）

### ② 時間帯・エリア規制・台数制限

ライドシェア事業においては、地域、時間帯、供給台数に関する制限の撤廃。地方部における移動の足を供給する観点から、都市部で運行するライドシェア事業者が一定の範囲で都市部のみではなく、地方部でもサービスを提供する制度の導入。

### ③ タクシーとの共存

ビッグデータを活用したモニタリングにより、特定の地域においてライドシェアの供給が著しく過剰となり、タクシー事業者の事業の継続が困難になるような場合については、緊急調整を可能とする仕組みの導入。

## 5 その他

### ① 仲介事業者への規制

白タク行為の撲滅のためには、仲介事業者の登録制の導入（外国事業者も対象とし、無登録事業者に対する処罰規定を整備）。あわせて、登録事業者にする、白タクなどの違法行為のあっせん禁止の規律の整備。

### ② 自家用車活用事業の改善

ライドシェア事業同様、地域の自家用自動車や一般ドライバーを活用して行う有償運送である自家用車活用事業についても、更なる活用が図られるようライドシェア事業に準じた対応を行うべきである。

## 「規制改革推進に関する答申 ～利用者起点の社会変革～」 (抜粋)

### 【意見別紙】

デジタル技術を徹底的に活用した真のライドシェア事業を実現する法律制度等について (骨格案)

### 1 車やドライバーの安全性

ライドシェア事業の制度化に当たっても、安全性の確保が第一であることは言うまでもない。デジタル技術によって、従来のタクシーを上回る最高水準の安全を確保する必要がある。

現行のタクシーや自家用車活用事業では、営業区域内に営業所を設置し、定められた台数以上の事業用自動車を設置した上で、営業所ごとに選任される運行管理者による対面でのドライバーの監督を中心とする運行管理が前提とされている。しかし、ライドシェア事業では、生産年齢人口の急減に伴う運行管理者の減少に対応しつつ、タクシー事業者以外の新規参入及び局所的な運用の是正を実現するとともに、デジタル技術を活用した遠隔での運行管理や安全対策により、最高水準の安全を確保することが制度化の根幹となる。具体的には、以下のような点を新たに規定する法制度の整備が必要である。

#### ① 運行管理のデジタル化

自家用車活用事業における運行管理のデジタル化・遠隔化に加え、車内ドライブレコーダーの設置の義務付け等による乗車中の安全性確保、ドライバー及び乗客の評価をアプリで行うレーティング機能の搭載の義務付けといった、乗客、ドライバー双方のより高いレベルの安全性を確保するためのデジタル技術を最大限に活用した遠隔による運行管理を実現する。このためには、営業所ごとに運行管理者を設置する体系から、デジタルを前提に、運行関連データをフル活用することも可能とする体系へのアップデートが必要である。例えば、次のような手法が考えられる。

- ・緊急時に、乗客がアプリ上で警察・ライドシェア事業者に通報できる機能の搭載。ライドシェア事業者が犯罪行為や事故を把握した場合の警察・消防への通報義務。
- ・性犯罪等の抑止のため車内ドライブレコーダーの設置義務付け。
- ・アプリにドライバー及び乗客の相互評価機能 (レーティング機能) の搭載義務付け (評価に基づくドライバーの自主的な改善を促すとともに、乗客によるドライバーへの迷惑行為等を予防。低評価のドライバーには講習等を受講しない限り新規配車依頼を行わず、低評価の乗客には、カスタム対策の観点からも、利用の拒否又は配車の優先度引下げ)。
- ・デジタル技術やAIを活用したオンラインによる苦情等の受付体制整備 (上記に加え、苦情等の受付の際に得られたデータをドライバーの運転技術や接遇の向上のための情報としてドライバーに提供し、活用)。
- ・ドライブレコーダー、アプリ等により把握する運転特性データの活用 (A

I 分析結果等に応じ、ドライバーの運転技能向上のための情報提供)

## ② 自家用車への安全設備

- ・ドライバーが一種免許保有の場合に、車外のドライブレコーダーその他の安全設備の装着を義務付け。
- ・自家用車に対し、タクシーと同程度の期間で車検実施を義務付け（走行距離に基づき所要の調整）。

## ③ 性犯罪対策・事故防止の事前審査

- ・ライドシェア事業は遠隔による管理が前提となるため、ライドシェア事業者がドライバーに対する登録時の本人確認（eKYC等のデジタル技術を活用した本人確認を含む。）、性犯罪歴、事故歴及び健康状態の確認を行うことを義務付け。
- ・車内ドライブレコーダー及びSOS機能が設置されていることをアプリ等で乗客に表示し、また、事後に検査を行えるよう記録保持義務を課し、性犯罪等の発生を抑止。

## ④ 運行管理の外部委託等

- ・運行管理のデジタル化・遠隔化も踏まえ、営業区域の規制は設けず、また、道路運送法第23条に基づく営業所ごとの運行管理者の選任を不要化（広域での選任を可能とするとともに、運輸規則第47条の9により選任されるべき運行管理者数の要件緩和）。あわせて、一定の要件の下での運行管理業務の全てを外部に委託することの実現（受託者も運行管理上の行政上の責任を負うことにより十分な安全性を確保。）。

## 2 事故時における責任体制の確保

事故の責任をライドシェア事業者に直接負わせることにより、ライドシェア事業者がドライバーの安全管理を最大限実施するインセンティブとすることが重要である。そのため、以下の対応を行う必要がある。

- ・ライドシェア事業者は、乗客とドライバーとの間の仲介ではなく、乗客に対して直接に旅客運送を提供する主体として、運送契約上の責任を負うことを法律上の義務として規定。
- ・ライドシェア事業者は、事故発生時における損害を賠償するため、一定額以上の支払が保障される損害保険への加入義務を負うことを法律上の義務として規定。

## 3 ドライバーの働き方

上記のデジタル技術を最大限に活用した管理手法により、ドライバーや乗客の安全性を確保することを前提に、ドライバーの自律的かつ柔軟な働き方を実現し、あわせて、運賃規制も柔軟化することで、十分な担い手を確保していくことが、ライドシェアの議論の本質である。一方で、ドライバーが労働者ではなく自営業者であ

る場合、当該ドライバーが自ら自営業者としての柔軟な働き方を自らの意思で選択する点を留保するとしても、労働法制の規律の対象外となり、不十分な就業条件を強いられることになるのではないかという懸念も示されている。ドライバーの就業条件については、海外でも議論が進められている。この点について、次のとおり対応すべきである。

#### ① 柔軟な働き方とドライバー保護とを両立させる就業条件・待遇（業務委託）

- ・ デジタル技術を用いた遠隔での運行管理による柔軟な働き方の実現の結果として、雇用契約のみならず業務委託契約による就業形態も可能とする法制度の実現。あわせて、事故歴等を勘案し、一定の場合には、配車単位又は時間単位での雇用契約に基づくスポットワークも可能とする制度改正\*1。
- ・ 最低報酬の保障やドライバーによる稼働時間のサポート等、業務委託契約により就業するドライバー（労働基準法上の労働者性がないドライバー）に対して委託者が行うべき就業条件の整備を委託者に義務付け。
- ・ 事業者に対して運送引受義務を課さず、相互評価機能（レーティング機能）を通じたドライバー・乗客の双方の安全安心の実現。

#### ② 価格規制

- ・ 運賃の事前確定を前提に、柔軟なダイナミックプライシングを通じた需給調整を可能とする運賃規制の緩和。  
なお、需給の調整機能は、ドライバーの収入増にもつながるダイナミックプライシングに担わせることが適切であり、他方で、ドライバーの収入にプラスの影響を及ぼさない、配車アプリが旅客から収受する優先配車（仲介事業者が、配車を希望する旅客に対し、追加料金の支払を条件に、空車の探索を継続し、又は優先的に車両を手配するサービス若しくはこれに類するもの）の手配料金その他の配車に係る料金については、適切かつ透明性を確保し得る料金規制を導入。

### 4 全国展開（事業性の確保）

自家用車活用事業は、現行道路運送法上、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に「地域又は期間を限定して」実施することができるものであり、制度運用上も、地域、時間帯、供給台数に関する詳細な制限が課されているため、対応が局所的となっている。そのため、ライドシェア事業の法整備に当たっては、こうした地域的な制限を設けるべきではない。また、タクシー、バス、鉄道その他の交通に関する事業を既に行っている者だけでなく、様々な意欲ある企業が参加し、地域における移動の制約の解消に向けてチャレンジできる環境整備が必要である。一方で、タクシー業との共存についても一定の配慮を行う必要がある。

#### ① 運行主体の拡大

- ・ 「ライドシェア事業」を許可制として新たに創設。地域における移動の制約の解消に向けて果敢にチャレンジする意欲のある様々な事業者の参入を実現（許可に当たっては、タクシー事業において求められる営業区域内の

営業所の設置要件、事業用自動車の配置要件、営業区域内での運行管理者の設置などの要件は設けない）。

## ② 時間帯・エリア規制・台数制限

- ・ライドシェア事業においては、地域、時間帯、供給台数に関する制限の撤廃。
- ・地方部における移動の足を供給する観点から、都市部で運行するライドシェア事業者が一定の範囲で都市部のみではなく、地方部でもサービスを提供する制度の導入（サービス対象エリアを地方部にも広げることを義務付ける「ユニバーサルマッチング義務」）。

## ③ タクシーとの共存

- ・ビッグデータを活用したモニタリングにより、特定の地域においてライドシェアの供給が著しく過剰となり、タクシー事業者の事業の継続が困難になるような場合については、緊急調整を可能とする仕組みの導入。

## 5 その他

### ① 仲介事業者への規制

- ・白タク行為の撲滅のためには、仲介事業者の登録制の導入（外国事業者も対象とし、無登録事業者に対する処罰規定を整備）。あわせて、登録事業者にする、白タクなどの違法行為のあっせん禁止の規律の整備\*2。

### ② 自家用車活用事業の改善

ライドシェア事業同様、地域の自家用自動車や一般ドライバーを活用して行う有償運送である自家用車活用事業についても、更なる活用が図られるようライドシェア事業に準じた対応を行うべきである。

\*1 自家用車活用事業においては、ドライバーは複数の運営事業者の下での雇用契約による就労を希望する場合もあることから、そのような場合でも、柔軟な働き方が実現できるよう、一定期間内の研修受講歴や事故歴、運転免許停止処分等を勘案し、一定の場合に、配車単位又は時間単位での雇用契約に基づくスポットワークも可能とする必要がある。なお、国土交通省は、継続的な雇用契約を締結せず、月にどれほど就業するのか不明なスポットワークのドライバーに対して、タクシー事業者がコストをかけて、個々のドライバーの事故歴や苦情歴等の運行実績を管理・把握し、それらを踏まえた計画的・継続的な指導監督を行うことは考えにくく、輸送の安全を確保することができない等の理由から自家用車活用事業において配車単位又は時間単位でのスポットワークのドライバーは認められないとの考えであるが、デジタル技術を活用することで、個々のドライバーの運行実績等のデータ管理やデータに基づく指導監督を効率的に実施可能なタクシー事業者においては、スポットワークのドライバーに対しても計画的・継続的な指導監督を実施し、輸送の安全を確保することが可能ではないかとも考えられる。

\*2 国土交通省は、白タク行為の対策として、空港にAIカメラを設置すること等による白タクドライバーの取締り