

【電子版】



2024年 第13号 2024年 4月25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→



## 結論ありきのライドシェア新法議論やめよ

内閣府・警察庁交渉

国交省・経産省・デジタル庁も出席

自交総連は4月16日、衆議院第2議員会館会議室で、日本共産党の高橋千鶴子衆議院議員（国土交通委員）を通して、内閣府、警察庁と交渉を行いました。

内閣府との交渉には国交省、経産省、デジタル庁も出席し、自家用有償旅客運送の緩和やライドシェア新法を拙速に策定し、制定を行おうとしている問題を指摘しました。

警察庁とは、第二種運転免許の緩和、自動運転、インバウンド需要で白タク行為が増えている問題について交渉を行いました。

### 内閣府「中間答申をふまえ、委員の方々がすすめている」

### 経産省「定まらぬRS定義に自家用車活用事業はRSと違う」

### 国交省「事故発生時には大きな問題につながると認識」

**【2024. 4. 16 内閣府交渉】****【出席者】**

内閣府	規制改革推進室佐々木葵参事官補佐他3名
デジタル庁	宇佐見潤主査
国交省	物流・自動車局旅客課中山専門官他2名
経産省	製造産業局自動車課京藤雄太課長補佐
組合側	庭和田委員長、石垣副委員長、徳永副委員長、高城書記長
議員	高橋千鶴子衆議院議員秘書



内閣府と交渉する自交総連三役（写真左）

要 請 事 項	回 答
<p>1. タクシー事業者以外の者を実施主体とするライドシェア事業の法律制度（＝ライドシェア新法）の策定に繋がる議論をすすめないこと。</p> <p>—結果ありきでの議論がすすめられていないか。また6月にとりまとめとされているが、自家用車活用事業の実施効果が検証されるのか。</p>	<p><b>内閣府</b> 規制改革推進会議の中間答申を踏まえて、委員の先生方が議論をすすめている。</p> <p><b>国交省</b> 実施効果は検証する。しかし、あと2カ月しかなく、6月までに結論を出すと国交省は国会答弁していない。 実施効果をまとめるうえでは、タクシーが足りているのか、移動の足が確保されたのかということが重要となる。 国交省としては、規制改革推進会議でどのように取り扱うかは不明だが、斉藤国交大臣が「しっかり検証して検討したい」と述べている。</p> <p><b>内閣府</b> 内閣府としては、中間答申で「6月を目途に議論をします」と記載している。国交省の言うように状況を見なければと考えているが、会議自体を委員に委ねているので明確なことは言えない。</p>

<p>— 自家用車活用事業は、利用者起点としているが、現場のタクシー労働者の賃金・労働条件の適切な水準や改善などは検討されているのか。</p>	<p><b>国交省</b> 運賃改定を行ってきているので、引き続きタクシー労働者の労働条件改善は注視していく。自家用車活用事業は、タクシーの不足部分を補完する制度なので、タクシー労働者の労働条件に影響を及ぼさないと考えている。</p>
<p>— 配車アプリのマッチング率でタクシー不足数を算出しているが、何故指標として実車率を使わないのか。</p>	<p>スタートの段階なので、客観的にデータを取りやすいアプリのマッチング率で算出して判断できるようにした。実車率等も加味していけるようであれば変えていく。天候状況なども反映できるようになれば、順次変えていき、より良いものにしていく。</p>
<p>— 仙台では無線配車とアプリ配車が半々となっている。マッチング率だけでタクシー不足数を算出するのは理解できない。やっと需給調整が図られてきたなかで、実施すれば再びタクシー労働者の賃金は減少するのではないか。</p>	<p>データについては数カ月ごとに見直し、需給についてはしっかりと調整していく。実態に合った制度となるよう見直していく。</p>
<p>— 日車営収が下がってきた場合は対応するのか。</p>	<p>タクシー事業者への影響がない前提で行っているので、明らかに営業収入が下がった場合には影響を及ぼしたことになるので、制度の検討をさせていただく。</p>
<p>— 白タクについてはどのように捉えているのか。行っている者たちにお墨付きを与えることになってしまいが、検討しているか。</p>	<p><b>内閣府</b> 河野大臣は「白タクは撲滅」と強調しており問題意識を持たれている。中間答申にも記載されているし、規制改革推進会議のなかでも重要な問題としている。</p>
<p>— タクシーは供給過剰の是正や事業者が道路運送法などの諸法律を守らせる</p>	<p>委員の方々は、違法な白タクを合法化しようとは言っていない。安全規制は重</p>

<p>ことで「安全の確保、労働者の労働条件確保」を行ってきた。安心・安全の確保は重要と考えるが、移動の足を確保することを利用者起点と言って、質を下げていくことを利用者は喜ぶのか。</p> <p>――自家用車活用事業から個人予約などに発展して白タク化していかないか。</p> <p>――障がい者が乗車拒否など除外されないか。</p>	<p>要だと捉えている。</p> <p><b>国交省</b> 自家用車活用事業が白タク化の契機になる恐れもあり、その際の摘発方法なども検討しているところである。 アプリも使わず、タクシー会社の管理下にも置かれないことから難しいと感じているが、事故等発生時には大きな問題となることは認識している。</p> <p>自家用車を活用することから、福祉用の設備を有していない場合もあるので、障がい者が利用する際は、注文時にアプリ上で車イス使用など事情を伝えてもらうこととしている。</p>
<p>2. 規制改革推進会議の委員に総務省から情報流出に対する業務指導、改善勧告を受けているLINEヤフー株式会社の川邊健太郎代表取締役会長が就いているが、デジタル化の議論を推進するうえで、個人情報漏洩問題は最重要とするべき基本的課題。この件について内閣府はどのように捉え、対応するのか考えを示すこと。</p> <p>――適任かどうかの意見も出せないのか</p>	<p><b>内閣府</b> 規制改革推進会議の委員については、優れた知見を有している者を個人として内閣総理大臣が任命している。委員が所属する会社を代表して会議に出席しているわけではないと認識している。 LINEヤフー社の問題等については、規制改革推進室として答える立場にはない。</p> <p>政令に基づいて総理が優れた知見を有する者を選任していると理解している。</p>
<p>3. 国家戦略特区、スーパーシティ構想の中で、ライドシェアや白タク行為を組み込む実証実験等を推進しないこと。</p>	<p><b>経産省</b> 提案された事案について、反対意見を押し切ってすすめるものではない。まず所管される省庁において政策全体について判断されて、実現するには何が必要か</p>

<p>ーライドシェアの定義が定まってい ないとしているが、どのような対応をす るのか。</p>	<p>検討したうえで、慎重意見もあることも 考慮して関係者で議論していく。</p> <p>安全面が確保されないものは実施しな い。安全面を確保する方法が確定された 際に改めて検討することになっている。</p> <p>また自家用車活用事業が始められてい るが、タクシー会社の管理の下での運行 となり、ライドシェアとは違うもの。</p>
<p>4. デジタル行財政改革会議の「中間と りまとめ」や規制改革推進会議の「規 制改革推進に関する中間答申」では、 自家用有償旅客運送制度の緩和を求め ているが、安心・安全の確保から無限 定に拡大をすすめないこと。</p>	<p><b>内閣府</b></p> <p>12月の「中間答申」では、移動の足を 確保する観点から自家用有償旅客運送制 度の改善について触れられている。</p> <p>すみやかに制度を改善していくことと された「自家用有償旅客運送の改革」に おいて、運送区域（交通空白地）の外の 目的地（病院等）への往復を可能とする 必要性が高いことから、発地又は着地の いずれかが運送区域内にあればよいこと を国交省に対して通達上明記するよう、 現在制度改善を図っていただいている。</p>
<p>5. 自動運転の推進に関しては、旅客の 安全を確保する必要があることからバス ・タクシーにおいては、運転資格の ある運転者の乗務を義務付け、実験に ついても同様の措置を講じたうえで、 慎重にすすめること。</p>	<p><b>国交省</b></p> <p>2023年年4月から自動運転レベル4、 いわゆる運転者がいない状態での特定自 動運行が可能となった。</p> <p>特定自動運行旅客運送においては、道 路交通法に基づき自動運転の許可を受け た特定自動運行の実施者が遠隔で管掌す る特定運行主任者を配置する。また道路 運送法では、旅客運送事業者が安全を確 保する保安員を選任することとなってい るが、保安員については運転免許資格の 保持を求めている。</p> <p>実証実験において運転資格のある運転 者の乗務の義務付けについては、警察庁 の管轄となる。</p>

## 警察庁「自家用車活用事業でも違法行為があれば検挙」

【2024. 4. 16 警察庁交渉】

### 【出席者】

警察庁 交通局運転免許課深澤豊  
専門官他 4 名

組合側 庭和田委員長、石垣副委員長、徳永副委員長、高城書記長

議員 高橋千鶴子衆議院議員秘書



警察庁に要請書を渡す庭和田委員長（写真左）

要 請 事 項	回 答
<p>1. 第二種運転免許の緩和および今後の免許制度について展望を示すこと。</p> <p>――第二種運転免許を緩和したが、今後事故が増えた場合など、再検討する考えはあるのか。</p>	<p>指定自動車教習所における技能教習の1日の上限時限数については、教習効果の調査研究の結果、1日の教習時間を4時間にしても教習効果には影響がないとの結果が得られたため、4時限に緩和する方向で検討している。また教習科目の見直しについては、調査研究を行うこととなっており、一種免許の取得時と重複する科目の統合や整理について道路交通における安全の確保を前提としつつ、有識者の意見を伺いながら必要な検討をすすめていきたい。</p> <p>第二種運転免許を廃止する考えはない。事故等が増えてくれば見直す余地はある。</p>
<p>2. インバウンド需要の増大により、空港を中心に白タク行為が横行している。白タク行為を摘発、撲滅することは、自家用車活用事業が各地で実施されるなかで、白タク化させないために</p>	<p>昨年は全国で33件白タク行為を検挙した。引き続き積極的に検挙していく。また防止策として国交省と連携して啓発していく。</p> <p>情報を得て検挙も行っており、良い白</p>

<p>も重要となる。警察庁の考え方と対策を示すこと。</p>	<p>タク、悪い白タクの区別はなく、今回の制度（自家用車活用事業）の中でも運行管理がなく、自動車保険未加入など違法となるものがあれば検挙していく。</p>
<p>3. 電動キックスケーター（特定小型原動機付自転車）が急増していることを踏まえ、無免許、登録ナンバーの未登録やヘルメット未装着での重傷事故など問題が発生している。罰則強化だけでなく使用禁止するなど適切な対応をすること。</p> <p>――諸外国で禁止となっているものを認めているが、それは安全が確保されると考えてのことなのか。</p> <p>――事故が発生した場合、弱者救済の論理から自動車であるタクシーの過失が問われるのではないか。</p> <p>――安全確保を無視して、危ないものを導入したい事業者の意向を受けたもの</p>	<p>関連する事故の情勢を把握し、分析するとともに関係事業者による交通安全運転教育の強化に向けた指導、また悪質な交通違反に対する取り締まりを強化して安全を確保していく。</p> <p>昨年の7月から12月の間で事故は85件発生している。激増していると報道されているが月ごとでは横ばいの状況であり、死亡事故は発生していない。</p> <p>歩道走行は6 Km未満となっているが20Kmで走行する実態も全体の半数ほど見受けられており、ルールの周知が必要と感じている。また反復して違反を繰り返す場合は違反者講習を義務付けている。</p> <p>電動キックスケーターは最高速度20Km以上出せない構造であり、自転車の実勢速度と同等なことから特定小型原動機付自転車として歩道の走行も認めている。諸外国とは制度も違い、道路環境も違うので比較はできない。事故の分析をして必要があれば制度の検討をしていく。</p> <p>事故発生時の責任に対しては、客観的に判断されるものであり、車の方が大きいからと一律的に判断されるものではない。特定小型原動機付自転車の実態は歩道走行が半数、信号無視が4割もあることから、違法行為を行っていた場合には必ずしも自動車の運転者に非を問うものではない。</p> <p>閣議決定で成長戦略の下ですすすめられたもので、警察庁として動いたものでは</p>

<p>となっているのではないか。</p>	<p>ない。決まったものをいかに安全な形、かつ交通の円滑な部分も含めて担保していくか整理したもの。</p> <p>データを集積してダメなものはすすめられないと考えており、結果ありきですすすめてはいない。</p>
<p>4. 自動運転の推進に関しては、旅客の安全を確保する必要があることからバス・タクシーにおいては、運転資格のある運転者の乗務を義務付け、実験についても同様の措置を講じたうえで、慎重に判断すること。</p> <p>— 実証実験中にも事故が発生しているが、このまますすめるのか。実施するのであれば、人のいないところでやって欲しい。</p>	<p>昨年の4月からレベル4（特定自動運行）の運行が認められ、運行する者は都道府県公安委員会への届け出、許可を受けることが必要となった。</p> <p>特定自動運行の許可を受けた実施者は、事故時の対応など自動運行に必要な措置を講じる必要があり、車内又は遠隔管掌を行う場所に特定自動運行主任者を配置しなければならない。主任者には事前に必要な教育が必要となっている。</p> <p>実証実験においては運転者を乗車させて行うことが大半となっているが、その際は運行する車両に応じた運転免許を受けている必要がある。また無人運行をする場合は、警察署長から道路使用許可を受ける必要があるが、遠隔監視・操作する者は適切な教育訓練を受けた者が行うこととなっている。</p> <p>特定自動運行の許可を受けて運行しているのは1事業者であり、センサーが反応せずに自転車との接触事故は1件起きている。</p> <p>実証実験では、自動運転から手動運転へ切り替える場面で多くの事故は発生している。未だ技術的に確立していない部分があると承知している。</p>