

【電子版】



2024年 第19号 2024年6月6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→



## 「ライドシェア新法」の結論先送りへ 結論時期は定めず今後も議論継続

5月30日、岸田文雄首相・斉藤鉄夫国交相・河野太郎デジタル相の三者会談によって、タクシー事業者以外の参入を認める「ライドシェア新法」導入の先送りが決まりました。

当初は、「タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法律制度について、2024年6月に向けて議論を進めていく（デジタル行財政改革会議中間とりまとめ）」としていました。しかし、自民党のタクシー・ハイヤー議員連盟の反対など政府内で折り合いがつかず、法整備の議論は継続するものの結論時期は定めない方針で合意しました。

その一方で、国土交通省による交政審の中間とりまとめ（5月23日公表）や、規制改革推進会議による答申（5月31日公表、後述）など、ライドシェア解禁をめぐるせめぎ合いは続いており、運動の手を緩めることはできない情勢です。

また、5月31日には、推進派の小泉進次郎議員が「期限を設けないということにならないよう与党でもしっかり議論しないとイケない」と釘を刺しました。

## 規制改革推進会議の答申 来年の法案提出もくろむ

規制改革推進会議は5月31日、「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。

これは、「会議が約8か月をかけて取り組んできた規制改革項目について、審議結果を取りまとめたもの」としており、審議経過とともに各個別分野における規制改革の推進について意見が述べられています。

その中で、「タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業を位置付ける法制度について、内閣府・国土交通省の論点整理を踏まえ、次期通常国会への法案提出も視野に、年末に向けて、法案化作業を直ちに開始すべき」という記述があります。

規制改革推進会議は、来年の通常国会での「ライドシェア新法」の法案成立をもくろんでいます。

## 「規制改革推進に関する答申」(ライドシェア関係概要)

## &lt;目指すべき社会像&gt;

大都市、中小都市及び観光地など全ての地域で、住民・観光客が、必要時に、円滑に移動できる「移動の自由」が確保される社会を目指す。

## 実施済み・実施予定の施策

## 自家用車活用事業その他

(1) モニタリング【R6措置】と制度の不断の改善【R6上期検討・結論、結論得次第措置等】

- 対象地域\*の足不足の状況をモニタリングし、不断にアジャイルな制度改善(雨天、電車トラブル、イベントへの柔軟な対応等)。その他の地域についても首長主導の柔軟な取組を可能とする新制度活用を推進。また、新たなダイナミックプライシングなど、需要と供給に応じた柔軟な運賃・料金のあり方を検討。

\* アプリが広く利用されている地域(現在は、東京都23区、大阪市含め12地域)。

(2) 新規参入の促進【R6.7月措置】

- 準特定地域の解除見通し(速報値)の公表の前倒し(タクシー特措法)  
新規参入円滑化のため、解除要件である日車営収等の速報値を7月に公表(例年は9月末)。非解除地域の足不足が続く場合、他地域からの参入を可能とする。

(3) 運行管理制度のデジタル化、柔軟な働き方実現を通じたドライバー確保【R6年度検討、結論得次第措置】

- ① 教育・研修の効率化(経験者は他社就職時等に教育・研修を不要化)
- ② 運行管理のデジタル化・遠隔化  
営業所単位で管理者がドライバーをアナログで管理監督する運行管理(点呼、過労防止、天候対応、危険運転防止等)に加え、デジタル・遠隔による方法\*も検討。  
→安全性の向上に加え、ドライバーはデジタルのサポートを受けて自律的に働くことが可能。  
\* (例) 過労防止: 管理者のシフト管理⇒アプリ上で就業時間管理支援・発注停止  
危険運転等の防止: クレーム起点の管理者の指導⇒評価に応じた新規配車依頼等
- ③ 適切な就業条件の確保  
上記②の結果、業務委託による就業も可能となる場合、そのドライバーの保護策を検討。

(4) ロボタクシーの社会実装【R6年度措置】

- 運行管理の車両メーカー等への外部委託を可能とすることを検討。

## タクシーの規制緩和 ※中間答申、その他これまでの措置済事項

◎ 二種免許取得の効率化 ※

1日の最大教習時間緩和、免許取得期間の縮減、試験の多言語化

## ◎ 地理試験の廃止等 ※

大都市での地理試験廃止、新規雇用時の法定研修の日数要件撤廃

**自家用有償旅客運送**

## ◎ 地域公共交通会議の意思決定の迅速化・円滑化 ※

2か月程度で結論に至らない際の首長による判断可能化

## ◎ 交通空白地の定義柔軟化※

(旧) 半径1 km以内に駅等が存在せず、タクシーが30分以内に配車されない

→ (新) 恒常的に、許容可能な時間内\*に公共交通を利用できない地域・時間帯

\*首長の判断により30分未満とすることも考えられる(例えば15分など)

## ◎ その他(更新手続や福祉有償運送の利用者範囲の明確化等) 【R6上期措置】

**今後の課題に関する規制改革推進会議意見**

## ◎ タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業を位置付ける法制度について、内閣府・国土交通省の論点整理\*を踏まえ、次期通常国会への法案提出も視野に、年末に向けて、法案化作業を直ちに開始すべき。

\* (論点整理の概要) モニタリングによる実態把握、実効性(局所的等の課題)の考慮が必要。また、以下の法制上の論点が存在。

①車やドライバーの安全の確保、②事故時の責任体制の確保、③ドライバーの適切な就業条件、④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、⑤全国展開のための制度要件、公平な競争条件の確保、⑥諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題、⑦消費者保護の確保

## ◎ 全国各地域での移動の足が充足する地域の有無・程度を可能な限りデータによって丁寧に検証すべき。

## ◎ 法案化作業では以下の点を検討すべき。

- ・デジタルによる徹底的な安全管理(相互評価、安全設備、性犯罪対策、運行管理のデジタル化等)
- ・運行主体の拡大、(タクシーの営業区域のような)運行可能地域の非制限
- ・白タク撲滅のための仲介事業者への規制
- ・タクシーとの共存共栄

## ◎ また、法律事項以外でも、配車単位等のスポットワークを実現すべき。

(注) 業務委託によるライドシェアのドライバー(現在は認められていない)を実現する必要があるとの指摘に関連する事項として、ギグワーカー一般を対象として、労働者-自営業者の判断基準の明確化を通じた偽装請負の防止等について、働き方・人への投資WGの議論を踏まえ、厚生労働省において検討されることとなった。

## 「規制改革推進に関する答申 ～利用者起点の社会変革～」 (抜粋)

令和6年5月31日  
規制改革推進会議

### II 各個別分野における規制改革の推進

本章に記載の「実施事項」については、原則として、規制改革推進会議（各ワーキング・グループを含む）における議論に基づき、規制所管府省と事務局（内閣府規制改革推進室）の間で、措置内容及び期限について合意し、委員が改革に資すると認めたものである。なお、規制所管府省と事務局の間で現時点で具体的な合意に至らなかったものの、委員が、特に今後の検討課題として特記すべき事項として認めたものについては、「今後の検討課題」として各項目に記載を行っている。

#### 1. 革新的サービスの社会実装・国内投資の拡大

##### (1) 移動

##### <基本的な考え方>

地域住民や観光客の移動の足の不足、「移動難民」問題は既に全国各地で生じている現在進行形の危機であり、今後の生産年齢人口の減少や高齢化に伴う免許返納に伴って、更に大きな危機となるおそれがある。このような中、大都市、中小都市及び観光地など全ての地域で、住民・観光客が、必要時に、円滑に移動できる「移動の自由」が確保される社会を目指し、関係省庁は次の措置を講ずる。

##### <実施事項>

- ア タクシーの規制緩和等（二種免許要件、地理試験廃止等）
- イ 道路運送法第78条第2号による自家用有償旅客運送について
- ウ 自家用車活用事業の施策効果の測定等
- エ タクシー仲介の適正化、白タク対策の強化
- オ 運行管理制度のデジタル化・遠隔化の推進、柔軟な働き方の実現を通じたドライバードライバー確保

##### 【今後の検討課題】

タクシー事業者以外の者によるライドシェアに係る法制度に関する規制改革推進会議意見

本会議では、昨秋以降、12回にわたるワーキング・グループを開催し、13人の首長を含む17の地域の団体、宿泊業や飲食業に関する4団体、タクシー事業者を含む民間事業者13団体等の御参加を得て、移動困難の解消策として諸外国で実装済みのライドシェア制度の導入について集中的に議論してきた。

この背景には、「移動の自由」が失われ、地域が崩壊していくことへの危機感がある。我が国においては、この30年ほどの間において少子高齢化が急速に進み、また平成20年をピークに人口が減少に転じており、バス路線の急減（令和4年度末時点で30本以上の路線数を有する民営バス事業者において、令和5年以降にバス路線

を1路線以上減便・廃止する事業者が約8割)や、地域の鉄道路線の廃止(平成12年度から令和6年4月1日の間に、全国で46路線・1200km以上の鉄軌道が廃止)など、全国で公共交通機関の路線が廃止・減便されるとともに、コロナ禍を契機にタクシードライバーも急減(平成31年3月末から令和6年4月末までに約5.6万人減)したこと、地方のみならず都心部においても全国で移動の制約が顕在化し、既に、買い物し、通院し、時には外食を楽しむといった、これまで当たり前であった日常生活ができなくなっている。「移動が不便で、買い物や病院のために住み慣れた地域を離れてでも便利なところに引っ越さなくてはいけない状況があり、そうやって歴史ある地域が持続性を失っていつてしまう」(第9回地域産業活性化ワーキング・グループ・五十嵐つくば市長ビデオメッセージ(抄))といった指摘は特に重く受け止めるべきものである。

また、こうした状況は、今後の訪日外国人観光客の回復・増加により、更に深刻な状況となることは容易に予測できる。今後、人口減少が進めば状況の悪化は必至であり、局所的、局時的に多少の回復をする地域があっても、全地域で「昔に戻る」ことは、他の産業と同様に、あり得ない。国として、現実を直視して、一刻も早く、地域崩壊の危機を回避するための、あらゆる解消策を実施して移動困難の危機を回避する今後の長計を検討する必要がある。

当会議での議論も踏まえ、4月からは自家用車活用事業が開始され、自家用有償旅客運送制度も利用者起点にアップデートされた。また、今後更にバージョンアップするとの齋藤国土交通大臣の決意をお伺いした。国土交通省及びタクシー事業者において、懸命な努力により迅速な対応がなされたことは高い評価に値するものであり、今後の活用が期待される。

しかしながら、これらの施策が、移動の足を全国で確保する、地域の崩壊を食い止めるという社会課題の解決に対して十分な制度になっているとは、次の3点の理由により、全く言い難い状況である。

第一に、運営主体がタクシー事業者に限定されている点である。既存のタクシー事業者だけでなく、意欲があり、技術もある様々な企業が移動難民問題の解決に向けて果敢にチャレンジできるフェアな環境を整備すべきである。業界目線ではなく、利用者起点での制度設計を行うべきである。安全性に関しては、ライドシェア業を創設し適切な規制を課すことにより、運営主体をタクシー事業者に限定しなくとも確保することが可能である。

第二に、ドライバーの確保の点である。ライドシェアのドライバーになる魅力は、世界的にも、好きな時間に自律的に柔軟に働くことができる点にある。こうした働き方を安全の管理と両立する形で実現するためには、タクシー事業者の営業所でアナログな方法によりドライバーを指揮監督して安全を確保するという昔ながらのやり方に加えて、デジタル技術により遠隔で乗客やドライバーの安全を確保する方法にアップデートする選択肢を用意する必要がある。しかし、自家用車活用事業は、デジタル技術の活用を必ずしも前提とせず、タクシー事業に関する規制を準用した

制度となっている。この結果、むしろ、タクシー事業者が車両や正社員を持たずに、事業を展開可能とするためのコスト削減策にすら見えるという指摘を受け止める必要がある。

第三に、移動の制約への全国的な対応の点である。自家用車活用事業は、道路運送法の根拠条文上「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」実施するもの（同法第78条第3号）とされており、実際にも、地域・時間帯・時期・台数等が限定された局所的な運用になっている。同事業について、事業者からは「人口密度が低い地域になれば、マッチングの効率が下がり、マッチング率が低下するとサービス体系の満足度は下がるため、乗客、ドライバー共に支持を得ることが難しくなることから、事業としては成立しづらくなる。」といった採算性への懸念があり、また、1年ごとに運行可能な台数や地域も変更され得る不安定さも指摘されている。特に人口数万人から数十万人程度の中小規模の都市においては、自家用有償旅客運送の活用も困難な地域、時間帯等が生じることが想定されるため、このような制度を全国的な移動の足の確保につなげていくことは根本的に難しいと考えられる。

#### （結論）

全国で住民、観光客の移動の足不足を速やかに解消し、飲食、宿泊など地域経済の復活・発展、インバウンドの増大を図るため、今年度から開始された自家用車活用事業等の効果を適切に把握し、不断のバージョンアップを順次実施した上で、年内にも、全国各地域での移動の足が充足する地域の有無・程度を可能な限りデータによって丁寧に検証すべきである。同時に、当該検証を踏まえ、日本全国の移動の足不足の解消に向けて、次の段階に円滑に移れるよう、デジタル原則に則り、また、内閣府及び国土交通省が行った論点整理を踏まえ、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業を位置づける新たな法制度について、次期通常国会の法案提出を視野に、年末に向けて、法案化作業を直ちに開始すべきである。その際、移動の足を確保し地域を守ること、安全性の確保に向けて、デジタル技術を最大限活用することなど、生産年齢人口の急減その他の社会環境の変化でも中長期的に機能する方策の確立が必要であることに留意すべきである。

#### ◎ 「規制改革推進に関する答申～利用者起点の社会変革～」

URL：（PDFファイル）

<https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/publication/opinion/240531.pdf>

#### ◎ 「規制改革推進に関する答申～利用者起点の社会変革～」 概要資料

URL：（PDFファイル）

<https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/publication/opinion/240531point.pdf>