

【電子版】



2025年 第4号 2025年2月27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→



「RS推進法案を近日中に国会提出」

国会質疑 各政党の動向を注視し要請を実施する

1月29日に開催された参議院本会議では、ライドシェア問題に関わる質疑が行われました。日本維新の会の浅田均議員は石破茂首相へ、国民民主党の川合孝典議員は中野洋昌国交相へそれぞれ代表質問しました。また、2月3日に行われた衆議院予算委員会では、日本維新の会の阿部司議員が石破首相・平将明デジタル相へ、ライドシェアや自動運転における日本の制度的な遅れに対する問題意識を確認しました。

日本維新の会は、ライドシェアの国内全面解禁を盛り込んだ法案を国会に提出する考えを表明しています。また、大阪・関西万博期間中は、府全域で『日本版ライドシェア』を実施することを政府が認めており、実績づくりから全面解禁へ繋がりにかねません。

自交総連は、各政党がライドシェアに対してどのような意向で議論に臨むのか注視し、議員要請や国会前宣伝といった阻止闘争を今後いっそう強化していきます。

(以下、質疑の要旨。太字指定は自交総連編集によるもの)

【1月29日 参議院本会議 浅田均議員による代表質問（要旨）】

○ 浅田均議員（日本維新の会・参院議員会長）

日本経済を成長させるためには、既存産業への参入障壁の撤廃など既得権に囚われない大胆な規制改革が不可欠です。我が党が強く訴えてきたライドシェアについて、政府は昨年4月に『日本版ライドシェア』なるサービスを開始しましたが、タクシー事業者にしか認められず、運行できる地域・時間帯・台数に制限を設け、ドライバーには雇用契約が義務付けられています。昨年末に政府は、「万博期間中は『日本版ライドシェア』の運

行エリアを大阪全域に広げ、運行時間もすべての曜日で24時間可能にする」と決定したことは一定の評価をしますが、少なくとも同じような内容は全国展開できるではありませんか。岸田前政権は昨年末、ライドシェア全面解禁について検討を続けるとしましたが、政府はいつまでに結論を出すつもりなのですか。

我が党は、真のライドシェア導入への推進法案を近く国会に提出する予定です。ぜひ各会派の賛同をお願いしたいと思いますが、総理も賛同していただけますか。



浅田均議員＝参議院本委員会（参議院インターネット中継から）

○ 石破茂内閣総理大臣

（日本維新の会の）法案については、まず国会で議論すべきことと承知しています。ライドシェアの課題に関しては、特定の時期が念頭にあるわけではないが、全国の交通空白の解消に向けて『骨太の方針』に従い、『日本版ライドシェア』などの施策の実施効果を検証しつつ、地域交通の担い手や移動の足確保のとりくみを強力に進めます。

【1月29日 参議院本会議 川合孝典議員による代表質問（要旨）】

○ 川合孝典議員（国民民主党・参院幹事長）



質問する川合孝典議員＝参議院本委員会（参議院インターネット中継から）

国土交通省の調査によると、全国約600を超える自治体が交通空白地を抱えており、高齢者や地域住民が日常的な移動手段を確保できない状況が続いています。こうした移動困難者対策の一環として、現在一部地域で試験運用されているライドシェアですが、その普及にあたって多くの課題が指摘されています。

例えば、ドライバーの労働環境保護や安全性確保のしくみが十分に整備されておらず、二種免許制度の見直しも慎重な議論が求められます。二種免許制度は公共交通のドライバーに必要な専門性や責任を保証する重要な基盤であり、この要件を緩和することは事故リスクの増加や利用者の安全性低下に繋がる懸念があります。旅客運送の安全確保の観点から、二種免許保持者とライドシェアドライバーとの関係をど

のように整理するのか、国土交通大臣の説明を求めます。

また、タクシー事業者や既存の公共交通機関による競争激化による地域交通網の崩壊を懸念する声も出ていますが、公平な競争環境を確保するため、どのような措置を講じるのか見解を求めます。

○ 中野洋昌国土交通大臣

(二種免許保有者とライドシェアドライバーとの関係について) 『日本版ライドシェア』は、公共交通機関であるタクシーが不足する地域・時期・時間帯において、その不足分を補完するために導入されたものです。タクシー事業そのものではないため、二種免許は不要とされています。他方で、『日本版ライドシェア』のドライバーについては、タクシー事業者が必要な研修や運行管理を行うしくみとしており、今後とも制度を適切に運用することで旅客運送の安心に万全を期してまいります。

(既存の公共交通機関とライドシェアとの公平な競争環境の確保について) 『日本版ライドシェア』の制度は地域公共交通の担い手・移動の不足の解消のため、タクシー事業を補完する位置づけで創設したものです。このため『日本版ライドシェア』は公共交通機関であるタクシーが不足する地域・時期・時間帯に限って運行できるとしています。引き続き、タクシーを含む公共交通機関と調和された運用を行うことが必要と考えています。

【2月3日 衆議院予算委員会 阿部司議員との質疑（要旨）】

○ 阿部司議員（日本維新の会）

昨年4月に導入された『日本版ライドシェア』は、既存のタクシー事業者に限定し、営業時間や営業区域も制限し、運賃もタクシーと同水準という極めて限定的な制度となっています。世界ではプラットフォーム事業者の参入を認め、営業区域を限定せずにダイナミック・プライシング（変動運賃制）も導入するといった柔軟な制度設計が当たり前です。規制改革推進会議でも、既存のタクシー事業者だけでなく意欲と技術のある様々な企業が参入できるフェアな環境整備が必要と指摘がありました。

代表質問で石破総理は、全面解禁に慎重な答弁をされましたが、この分野における日本の制度的な遅れについて、問題意識をお持ちでしょうか。



質問する阿部司議員＝衆議院予算委員会（衆議院インターネット中継から）

○ 石破茂内閣総理大臣

交通空白というものが、特に地方において非常に顕著であるという認識は強く持っています。ですから、東京とか大阪とか名古屋の大都市部における交通空白の状態と、地方における交通空白の現状がまったく異なると思っています。東京や大阪のように望めば公共交通機関が張り巡らされ利用できる所と、地方のようにほとんど望めないところでは、状況がまったく違います。地方における交通空白の解消のために、この『日本版ライドシェア』がきちんと機能しているか、その点については強い問題意識を持っています。今後とも検証してまいります。

○ 阿部司議員（日本維新の会）

モビリティ分野における規制について、一昨年10月、当時の河野デジタル担当大臣が、極めて重要な指摘をしています。自動運転に関するものですが、「諸外国で自動運転がすでに実用化されている中、日本では技術があるにも関わらず実現できていない。これは規制の失敗といわざるをえない」と明確に断言されました。この河野前大臣の『規制の失敗』という認識を政府として踏襲するのか教えてください。

○ 平将明デジタル行革担当大臣

確かにアメリカ西海岸や中国では、自動運転タクシーがすでに商用化されており、その点については、そこに比べれば遅れていると私自身も認識しています。また、河野前大臣の『規制の失敗』の意味が明確ではないが、いずれにしても、イノベーションのスピードとレギュレーションのデザインの平仄が合っていないということが、今までの実装において後れを取ってきた原因だと考えています。デジタル行財政担当大臣として、今後努力していきたいと思っています。

○ 阿部司議員（日本維新の会）

ライドシェアや自動運転についての遅れの本質的な原因について、極めて示唆的な報道があります。東京交通新聞によれば、『日本版ライドシェア』の運転者のほとんどがタクシー会社の役員や内勤者であり、採算は取れないが、全面解禁を防ぐための自己犠牲の精神でやっているとのこと。この報道は、タクシー業界における既得権益の防衛構造を如実に示していると思います。すなわち、業界自らが採算を度外視してまで、形だけのライドシェアを運営することで真の競争環境の整備を阻止しようとしているのではないかと。これはまさに既得権益による自己防衛の典型例なのではないでしょうか。ライドシェアも自動運転も、同じ構造です。タクシー業界をはじめとする既

得権益が自己防衛のために様々な障壁を設けている。本来、政府はこうした既得権益の壁を打ち破って、真の競争環境を整備する役割を担うべきだと思います。しかしながら現状は、既得権益の配慮を優先して結果として我が国の技術革新と国際競争力は大きく損なわれているのではないのでしょうか。

○ 平将明デジタル行革担当大臣

ライドシェアにつきましては、『骨太の方針』に従っています。

例えば、『日本版ライドシェア』は、大阪では営業時間帯、エリアの厳しい規制を一旦外し、どのような効果が出るかとの検証を行っています。一方で、今ご指摘の、いわゆる外国で行われているライドシェアやダイナミック・プライシングについては、こういった検証を踏まえて議論を進めています。両方走らせているという現状にあります。

また、自動運転に関しましては、日本ではシステムができていないということが、進化や実装に大きな影響を及ぼしています。既得権益への配慮があって遅れているとは認識していません。

○ 阿部司議員（日本維新の会）

昨年、「企業団体献金によって政策が歪められることはない」と総理は明言していましたが、タクシー業界をはじめとする既存業界からの企業団体献金と規制改革の遅れ、こちらは明確な因果関係があるのではないのでしょうか。企業団体献金の廃止は、真の規制改革を進める上での大前提だと考えています。自民党から前向きな姿勢が見えなければ、日本維新の会としても予算案に賛成できません。

○ 石破茂内閣総理大臣

地方のタクシー事業者・運送事業者は、ほとんど自己犠牲のもとでやっているといっても過言ではありません。地方において、移動の足をいかにして確保するかということは、政党として常に考えてきましたし、そのときに献金を貰っているから有利な取り計らいをするようなことは考えたこともありません。それぞれの企業が、その地域や社会においてどうやって公的な役割を果たしていくかを常に認識しながら、私どもは企業の要望を聞いてきました。お金を貰っているのでその利益に奉仕するというのを致したことはありません。