

「どこでタクシーが足りないのか」、**類型毎に、客観的データでの議論**を強く要望いたします。3類型として、1)都市部ではタクシー乗務員増加と「日本型ライドシェア」で解消は時間の問題であり、2)観光地では季節応援部隊「ニセコモデル」の横展開と抜本的なオーバーツーリズム対策、3)地方や過疎地はタクシー・自家用有償運送のみならずデマンド交通・バス・鉄道も含めた「地域MaaS」的な包括的解決策が必要です。

米国型ライドシェアは事故・犯罪が多く、働き手の保護が不十分で、日本社会に馴染みません。仲介するだけのプラットフォームは運送の最終責任を負いません。また、働き手の保護が不十分な為、欧米でも委託から雇用へ揺り戻し中であり、直近数ヶ月間で、その労働者性の判断基準が示され、最低賃金や労災・失業手当・団体交渉の権利などが検討されつつあります。

ぜひ我々の結果を見てからデータドリブンで慎重かつ丁寧にご判断頂きたいと思います。タクシーの規制緩和も進み、業界の自助努力とタクシー事業者管理の「日本型ライドシェア」という総力戦による供給不足解消について、データ上では明らかな兆しが見えてきています。新法検討までの検証期間が実質1-2ヶ月しかない中で、ライドシェアという一手段に対する拙速な検討で果たして社会に対し責任が取れるのでしょうか。

「タクシーが足りない」の中身は異なる

課題はそれぞれ異なる

都市部



例

- 雨の日に...
- 駅の乗り場に...

観光地 (インバウンド)



例

- ハイシーズンに...
- 深夜帯に...

地方 過疎地



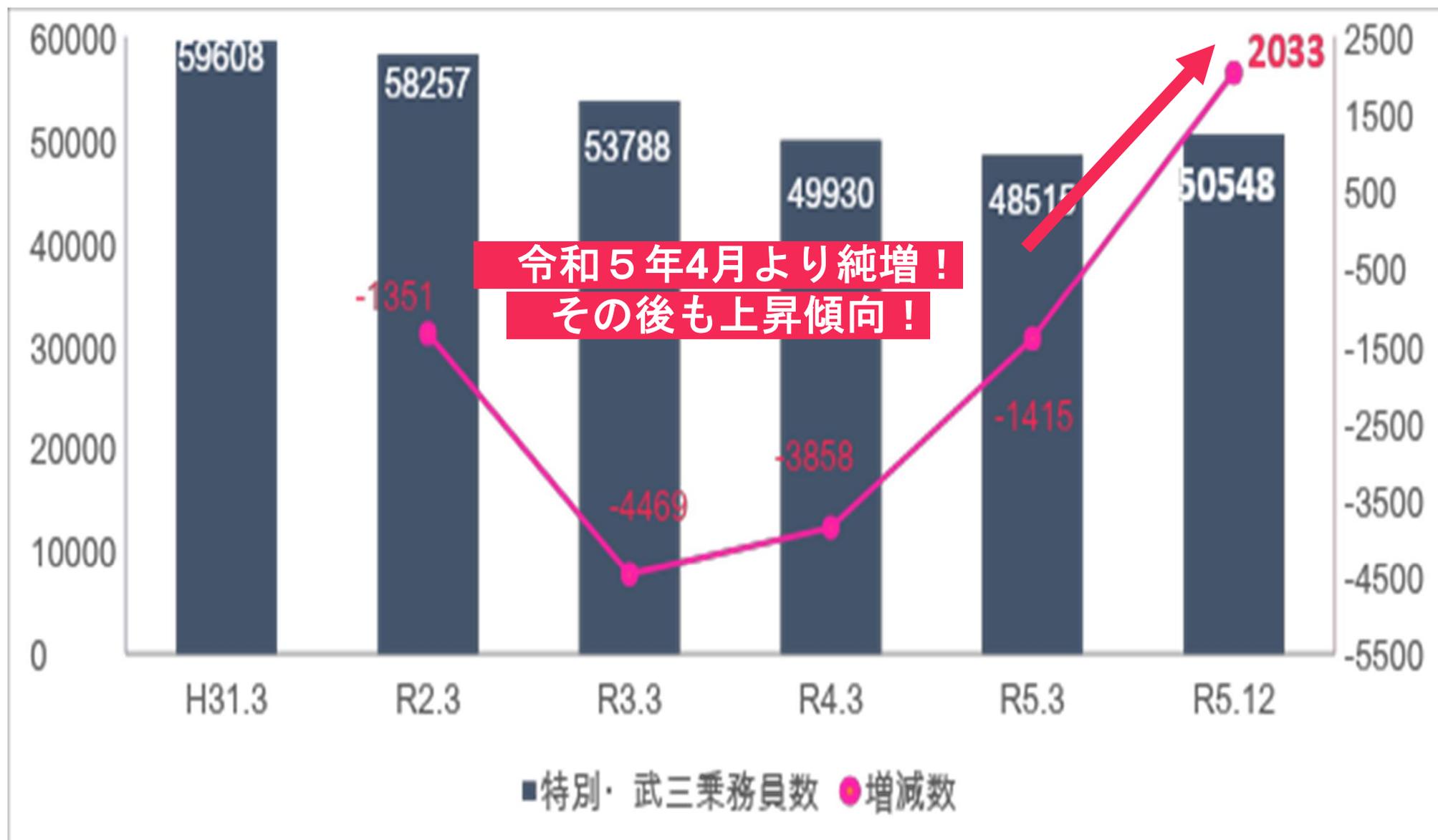
例

- 通院の足の...
- バス撤退地域で...

類型 1) 都市部

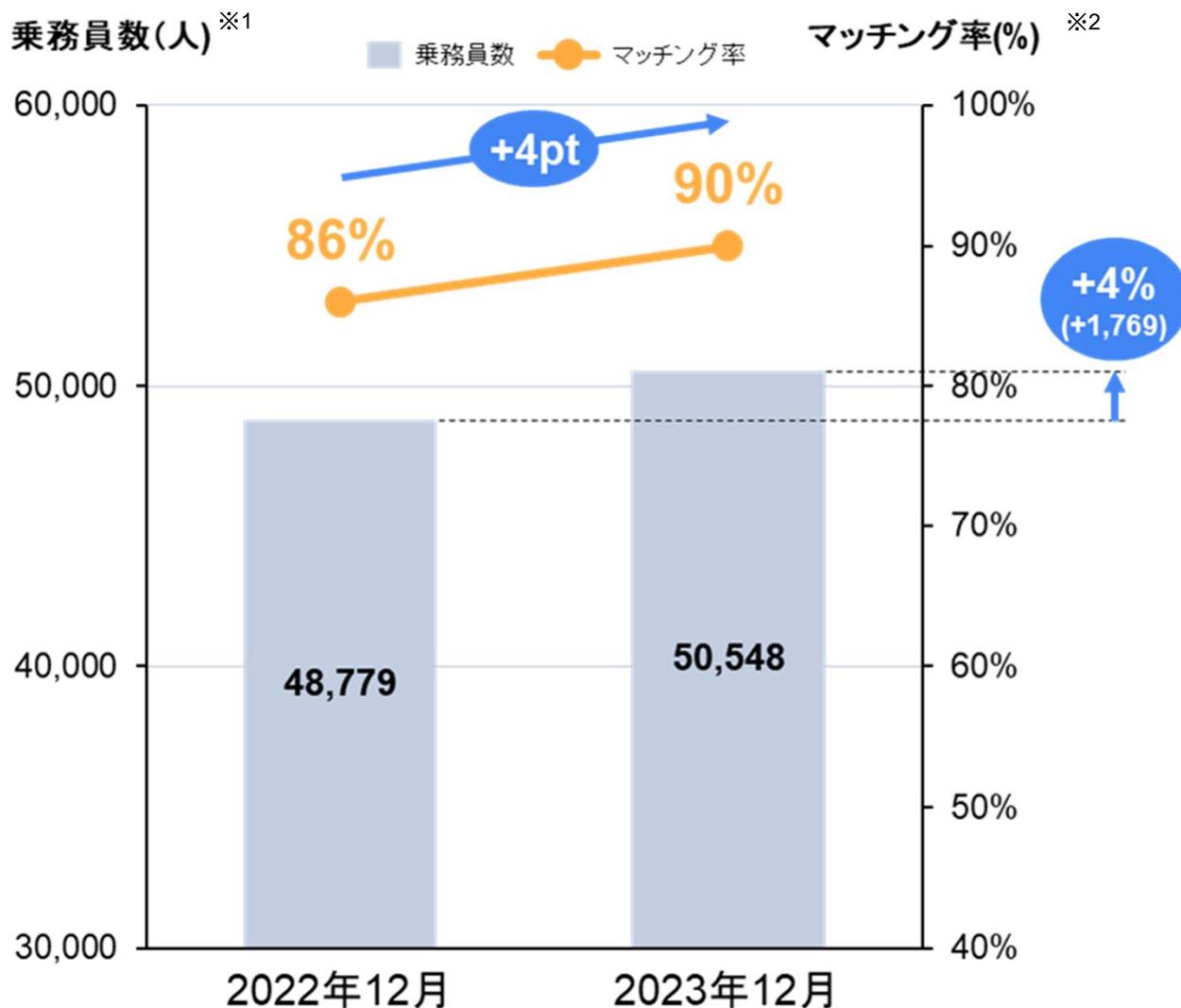
答えは、「タクシー乗務員の増加」と「日本型ライドシェア」。

例えば東京都(特別武三地区)において、タクシー乗務員は急増中。
運賃改定による賃金アップが主な要因です。



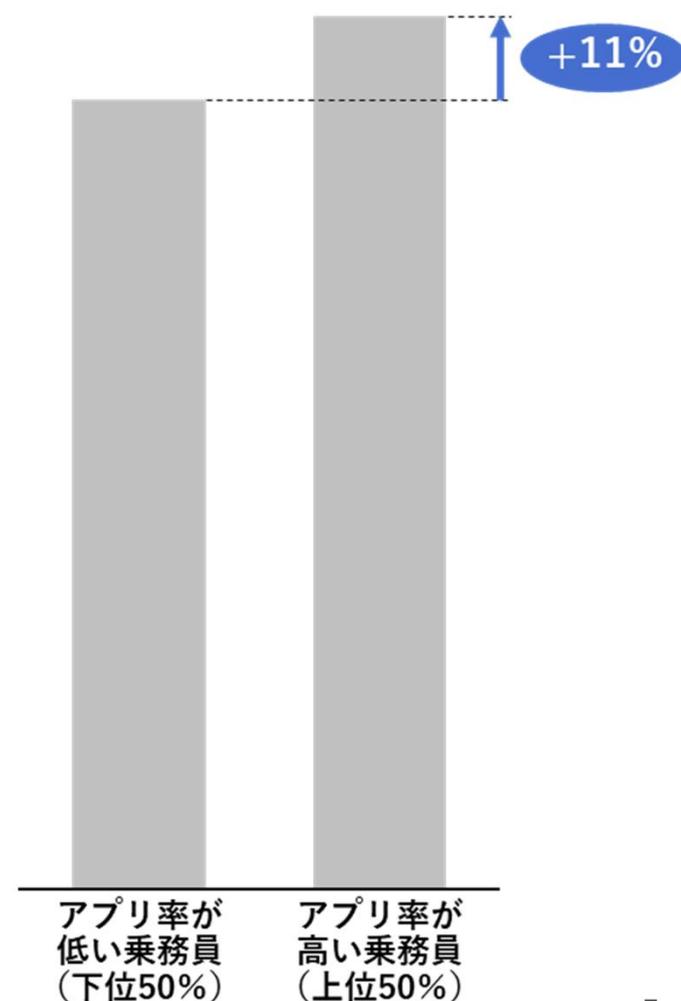
東京ではタクシーが捕まりやすくなりつつあり、12月のマッチング率は90%に達しました。乗務員約4%増加とアプリによる生産性向上がその理由です。

東京の乗務員数とマッチング率

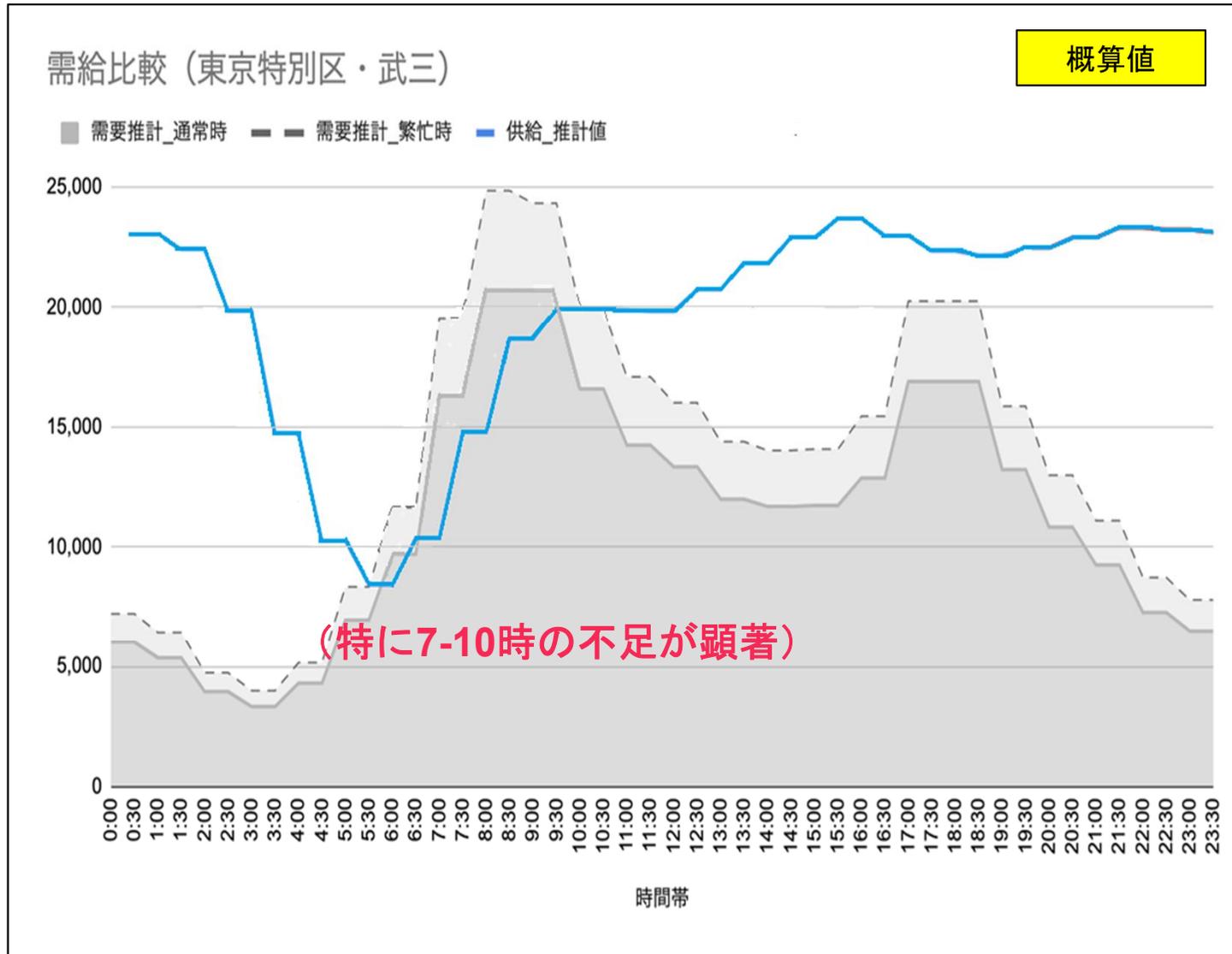


※1：東京都(特別武三地区)の乗務員数。「東京タクシーセンター」調べによる。
※2：「GO」提供データによる。

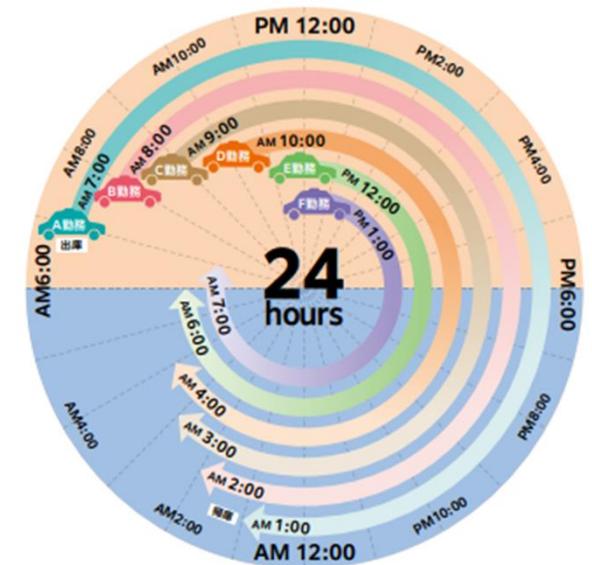
アプリ活用による効率の違い (1時間あたりの実車数)



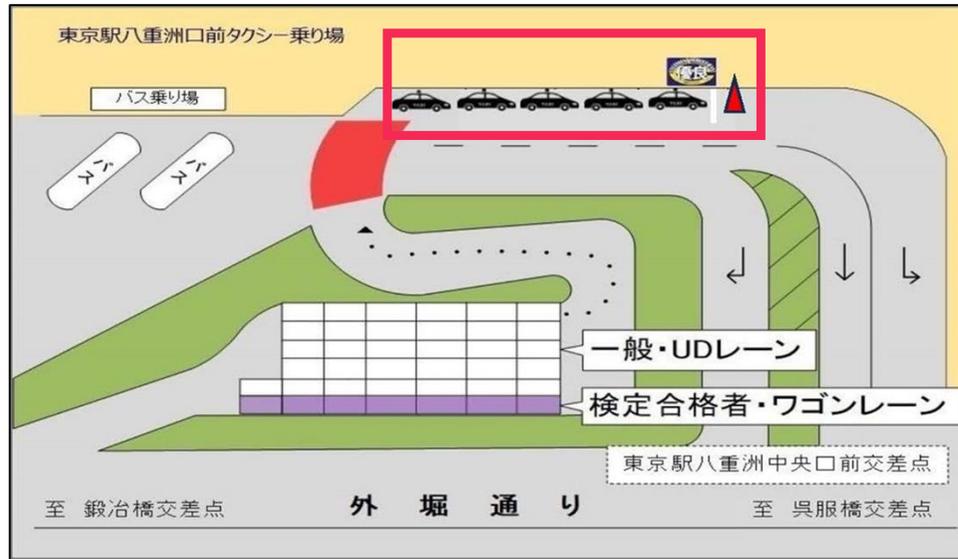
勤務シフトの変更による供給力の最適化を協会を挙げて推進中です。



シフトの重なりからも
7時～10時が少ない傾向にあった。



東京駅八重洲口タクシー乗り場、5列同時乗車が12/28よりスタートし、タクシー待機列が半減しました！



東京駅・八重洲口乗り場 長蛇の列改善傾向

「5台同時乗車」「ポーター配置」奏功

タクシーの供給不足が指摘されている東京駅八重洲口のタクシー乗り場。このところ、東京ハイヤータクシー協会(川鍋一朗会長)東京タクシーセンターによる「5台同時乗車」やポーター(案内人、誘導員)の2人配置などの対策が奏功し、駅構内付近まで続いていた客の長蛇の列は解消しつつある。

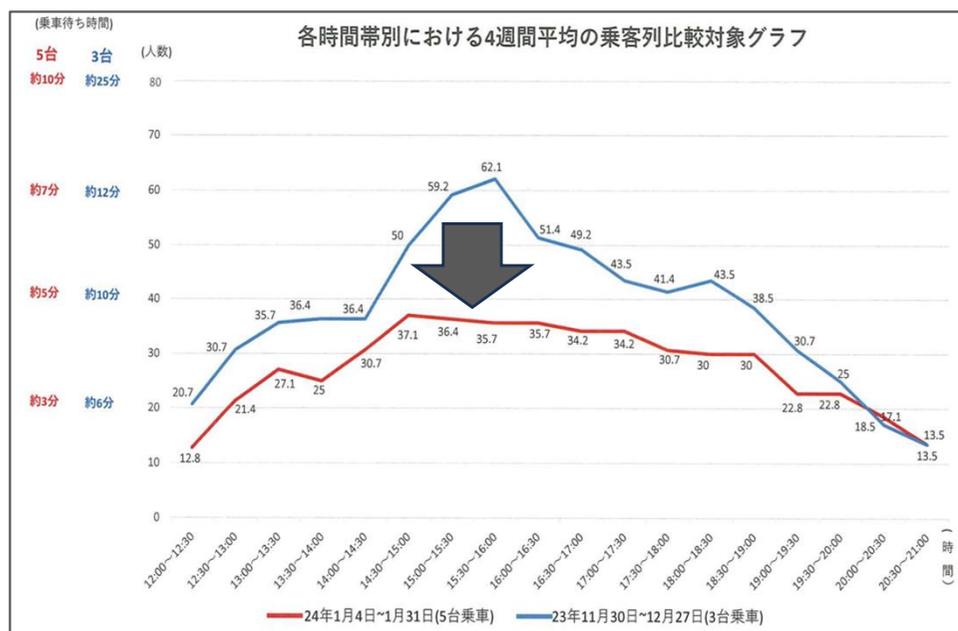
誘導し順々に

1月31日午後2時ごろ、客がひっきりなしだったが、ポーターの1人は五つある乗車レーンに誘導し、客は順々に乗り込んでいった。もう1人のポーターは

タクシーの供給不足が指摘されている東京駅八重洲口のタクシー乗り場。このところ、東京ハイヤータクシー協会(川鍋一朗会長)東京タクシーセンターによる「5台同時乗車」やポーター(案内人、誘導員)の2人配置などの対策が奏功し、駅構内付近まで続いていた客の長蛇の列は解消しつつある。

交通誘導灯を振って車両を待機所から補充していた。客が目立ち、荷物の積み込みに手間取っていた。荷物の量が多くて、大型の車両が来るまで待つ人たちもいた。

一方、大きなスニーカーを



「アプリ専用タクシー」でパート・女性ドライバー増加中です

横浜の三和交通、タクシー運転手に副業人材 実証実験



週3回から、1回5時間から
ドライバーの新しい働き方

<p>働き方は あなた次第</p> <p>※詳しくはGO Reserveのアプリをダウンロードし、アプリ内ヘルプをご覧ください。</p>	<p>副業も WワークもOK</p> <p>※詳しくはGO Reserveのアプリをダウンロードし、アプリ内ヘルプをご覧ください。</p>	<p>¥1,500から</p> <p>歩合制ではなく 時間給</p> <p>※詳しくはGO Reserveのアプリをダウンロードし、アプリ内ヘルプをご覧ください。</p>
--	---	---

神奈川県 [+ フォローする](#)

2023年11月9日 4:00 [会員限定記事]

保存

アプリからの注文のみを受け付ける「GO Reserve」はタクシー業界の働き方をどう変える？

2023.05.24 ビジネス [#タクシー](#) [#西内義雄](#)

タクシー業界は慢性的な人手不足だと言われている。とくに都市圏の供給不足は深刻で、車があっても乗務員(ドライバー)が不足、効率的な運行をしづらいことが課題になっている。



コロナ禍とタクシーならではの働き方の関係

背景に新型コロナウイルスが大きな影響を与えていることは明らかだ。コロナ禍になった途端、街から人が消え、タクシーで移動をする人が激減。休業補償を出すなど対応した会社もあるようだが、なかなか出口が見えない中、「もうここで見切りをつけよう」と、業界を去るケースが増加した。

@DIME 2023/5/24

GO株式会社資料より



三和交通は副業人材を活用する

タクシー・ハイヤー運行の三和交通（横浜市）とタクシー配車システムを開発する電脳交通（徳島市）は、タクシーの運転手に副業人材を活用する実証実験を始める。2種免許保有者を対象に週1日、1日4時間からという短時間の条件で副業として働けるようにする。

運転手の時間外労働が年960時間までに制限される「2024年問題」を前に、需要が多い時間帯に運転手が確保できるか検証する。副業に特化した採用サービスとして電脳交通が開発したシステム「スポドラ」を活用。10日から三和交通のウェブサイト経由で募集を始め、三和交通の営業エリアである横浜市と埼玉県南部でまず実施する予定だ。10人程度の応募を見込んでいる。

日本経済新聞2023/11/9

4月から二種免許試験が多言語化され、タクシードライバーが特定技能1号ビザの対象予定にもなり、外国人ドライバーの増加を期待しています。

朝日新聞デジタル > 記事

タクシーやバスの運転手、外国語試験OK 警察庁が20言語の問題例

板倉大地 2023年12月24日 18時00分



✉ f X B! ...
list 9

コメントプラス

吉岡桂子さんのコメント



日の丸交通で運転手として働くイタリア人のマッシモ・ペリニさん=2023年11月15日午前11時00分、東京都足立区関原1丁目、佐野楓撮影

タクシーやバスなど客を運ぶ車の運転に必要な「2種免許」について、警察庁は外国語での試験を可能にすることを決めた。これまでは日本語でしか受験できず外国人は合格が難しく、運転手不足に悩む業界団体から多言語化の要望が出ていた。警察庁は近く、各都道府県警に20言語に翻訳した問題例を配布する。

外国籍のタクシー・バス運転手、増えるのか 先手打つ業界の事情とは →

警察庁によると、運転免許試験は各都道府県警が問題を作成している。車の運転に必要な「1種免許」の学科試験は現在、20言語に対応する。2009年に警察庁が英語の例題を作って各警察に配布し、言語が徐々に追加されて昨年にウクライナ語も加わった。

一方で、2種免許の試験問題は日本語でしか受けることができない。試験では、1種免許でも出題される速度などの交通ルールに加え、客の安全確保といった旅客自動車の運転に関する問題も出される。

朝日新聞デジタル > 記事

深刻化する運転士不足 外国人労働者の特定技能、4分野の追加を検討

有料記事

織田一 久保田一道 2024年1月27日 17時30分



✉ f X B! ...
list 12

コメントプラス

加谷理一さんなど2件のコメント



特定技能の対象分野



政府が、人手不足の分野で外国人労働者を受け入れる在留資格「特定技能」の対象に、自動車運送業や鉄道、林業、木材産業の4分野を加えることを検討していることがわかった。追加に法改正は伴わないが、省令などを改める必要がある。在留期間が最長5年の特定技能1号は現在、飲食品製造や建設など12分野で受け入れている。追加が実現すれば、2019年の制度創設以来初めて。

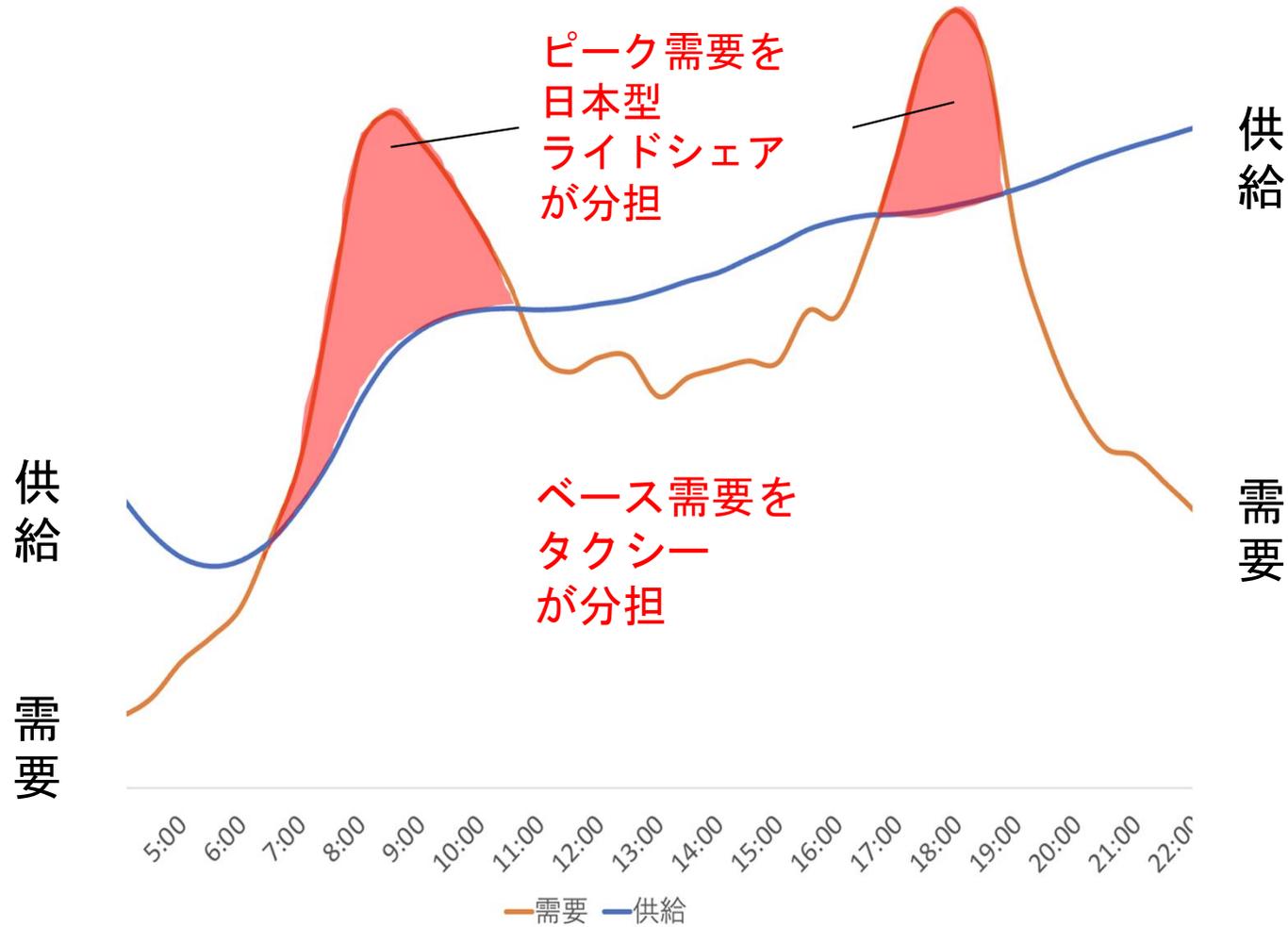
日本語教育の凄腕 カード使って「見える化」、学んだ外国人2万人超 →

関係者によると、自動車運送業では、バスやタクシー、トラックの運転手を想定。鉄道では運転士や車掌、駅係員、車両製造など、林業では育林など、木材産業では木材加工などの業務に携わることを検討している。

このほか、既存分野の飲食品製造にスーパーでの総菜調理、産業機械など製造に繊維や印刷などの業務を追加することも考えられている。

ベース需要をタクシーでカバーし、ピーク需要を日本型ライドシェア(NRS)で補完するのが全体最適な労働分担になります。

ある1日の需要と供給のバランス（あくまで例示）



テスト的に反応を見るプレエントリーが始まり、反応の大きさを実感！

朝日新聞デジタル > 記事

タクシー業界、ライドシェアに続々参入 「隙間時間に」と運転手募集

有料記事

高橋豪 2024年2月2日 9時00分



list 28



タクシー会社の三和交通が作ったライドシェア運転手の求人サイト=同社提供

一般ドライバーが自家用車で客を運ぶ「ライドシェア」が4月から限定的に解禁されるのを受け、タクシー会社などが参入に動き出している。制度の詳細は決まっていないが、早々に運転手の確保に乗り出す会社もある。

ライドシェアは主に都市部が対象で、運行の管理などをタクシー会社が担う。運行はタクシーが不足する地域と時間帯に限られるが、具体的には決まっていない。国土交通省が配車アプリのデータを分析し、制度づくりを進めている。

神奈川、東京、埼玉でタクシー約600台をもつ三和交通（横浜市）は1月17日、ライドシェア用の採用サイトを開設。「隙間時間に稼げる！」とうたい、運転手を募る。すでに興味を示す人から「ガソリン代は自費か」

「軽自動車でもできるか」といった問い合わせは今月1日までに200件近く寄せられ、広報担当者は「驚いている。関心の高さを感じる」と話す。

平日朝の通勤時間帯や週末の夜のほか、猛暑やにわか雨の時には、横浜駅前でタクシー待ちの長蛇の列ができるという。「地域の足を供給し続けたいといけない」と考え、参入を決めた。「運転手が集まるか不安なので、

早めに知ってほしい」と募集を始めた。

最大手の日本交通（東京）も1月31日、ライドシェア運転手の事前受け付けを始めた。東京ハイヤー・タクシー協会が示した指針案にもとづき、タクシーの繁忙時間帯に限ってパートで雇う予定だ。

沖縄県の沖縄交通は参入を検討するが、自家用車にはこだわらない。ライドシェアとは別の仕組みで、空いているタクシーを活用し、配車依頼のみを受けることも考えている。東江（あがりえ）優成・営業部課長は「新制度が地方に波及するのは秋ごろになるだろう」と話す。

類型 2) 観光地 (オーバーツーリズム)

答えは、応援部隊を派遣する「ニセコモデル」。

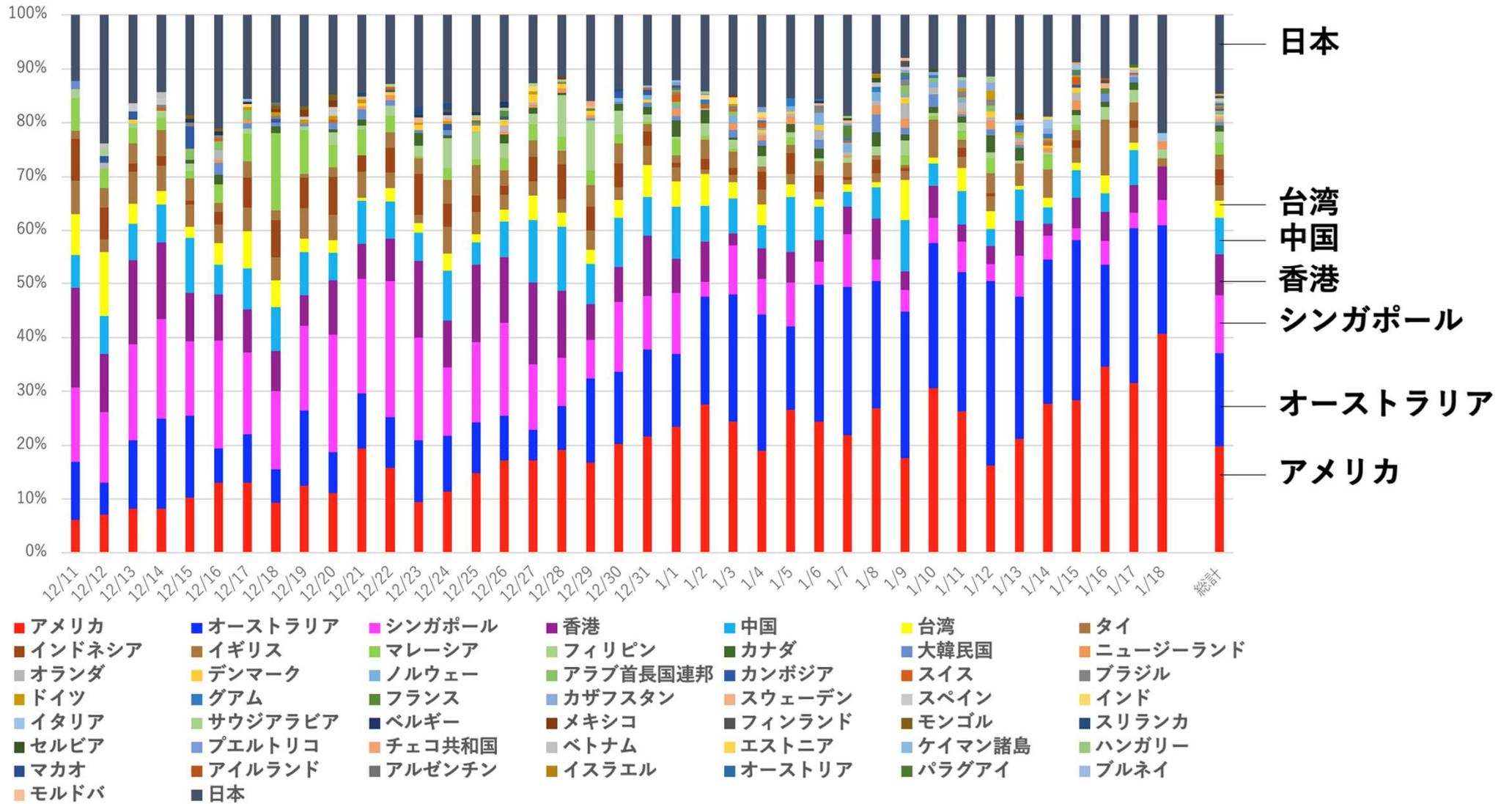
抜本的解決には、オーバーツーリズム対策が必要。
(ピーク時における観光客や自家用車の制限等)

車両と乗務員の「援軍」を送る「ニセコモデル」大成功！

車両11台・乗務員25名を札幌・東京から応援部隊として派遣(12-3月)。アプリ専用車として運行中ですが、インバウンド客・自治体・宿泊施設や飲食店・地元タクシー会社も含め、win-winとなっています！



ニセコのお客様の90%がインバウンド、世界51カ国から！



タクシーだけではなく、包括的なオーバーツーリズム対策が必要です。

観光庁資料

オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ

令和5年10月18日 観光立国推進閣僚会議決定

- 国内外の**観光需要は急速に回復**し多くの観光地が賑わいを取り戻しているが、都市部を中心とした**一部地域への偏在傾向**も見られ、観光客が集中する一部の地域や時間帯等によっては、**過度の混雑やマナー違反**による地域住民の生活への影響や、旅行者の満足度の低下への懸念も生じている状況であり、適切な対応が必要。
- **地方部への誘客をより一層強力に推進**し、全国津々浦々あまねく観光客を呼び込んで行く。
- 観光客の受け入れと住民の生活の質の確保を両立しつつ、**持続可能な観光地域づくり**を実現するためには、**地域自身があるべき姿を描いて、地域の実情に応じた具体策を講じる**ことが有効であり、**国としてこうした取組に対し総合的な支援**を行う。

1. 観光客の集中による過度の混雑やマナー違反への対応

1-1. 受入環境の整備・増強 観光客が集中する地域における**交通手段や観光インフラの充実**

- ＜乗降時や車内等の混雑緩和＞
 - ・観光客が集中する路線バスから鉄道への分散・乗り換えを促進・支援（京都等）
 - ・「手ぶら観光」の実証導入（京都で今秋実施）、各地で導入を支援
 - ・チケット購入や運賃支払いのキャッシュレス・多言語化を支援（全国10地域→20地域以上）
 - ・MaaSや配車アプリ等の導入・サービス拡充に対する支援（関西エリア等）
 - ・空港業務人材の確保やスマートレーン導入等による生産性向上への支援（成田・羽田・関空・中部等）
- ＜輸送力の増強＞
 - ・長編成LRT車両・連節バス導入等の車両長大化（広島等）や、鉄道駅改良への支援（大阪・弁天町駅等）
 - ・供給力の徹底的な回復、観光客向けの乗合タクシー導入、混雑乗り場におけるタクシーポーターの配置（東京駅・京都駅）等、「タクシー不足に対応する緊急措置」実施
- ＜観光客が集中する地域の受入環境の充実＞
 - ・歩行空間の拡大や交通結節点の整備等によるまちづくりへの支援（大阪・御堂筋周辺等）
 - ・道路・歩道整備、観光地での無電柱化加速化（低コスト工法・民間委託）やカーシェア発着場所増
 - ・国立公園を中心に入域料を導入し受入環境整備に活用（中部山岳国立公園（松本市ほか）等）
 - ・ICTを活用した「スマートごみ箱」の導入支援（大阪・道頓堀ほか各地）
 - ・宿泊業の採用活動支援、機械化・DX化推進支援、外国人材の活用促進
 - ・本年度中を目処に、Visit Japan Web等を活用した訪日客への民間医療保険加入促進を強化

1-2. 需要の適切な管理 実情に応じた**入域管理や異なる需要に対応した運賃設定**の促進等

- ＜入域や交通の管理・規制＞
 - ・エコツーリズム推進法や自然公園法に基づく入域規制やガイド同伴の義務化（沖縄・西表島等）
 - ・富士山での適正な入山管理、軽装登山、ごみ投棄等について、今秋から協議を開始
 - ・観光施設・駐車場予約システムやパーク&ライド駐車場整備等への支援（北海道美瑛町ほか各地）
 - ・地域における協議を踏まえた交通規制の実施（青森・奥入瀬エリアで実証）や好事例等の共有
- ＜異なる需要に対応した運賃・料金の柔軟な設定（規制緩和等）＞
 - ・観光スポットへの急行バス導入促進（京都駅ー清水寺方面等）と届出による運賃設定への規制緩和
 - ・混雑運賃設定が可能となるよう、今秋中に制度の弾力的運用を行い、導入を促進

1-3. 需要の分散・平準化 空いている**時間帯・時期・場所**への誘導・分散化

- ・観光スポットや周辺エリアの混雑状況の可視化・リアルタイム配信の導入支援（美瑛町、鎌倉市等）
- ・混雑状況を考慮した空いている観光ルート等の提案による誘導（今年度、箱根・秩父エリアで実証等）
- ・文化財や美術館・博物館等を早朝・夜間に体験する特別プログラムの実施（東京国立博物館等）
- ・休日と平日のバランスの見直し等、観光需要の分散・平準化のための高速道路料金割引の見直し（全国）

1-4. マナー違反行為の防止・抑制 **旅マエから意識啓発**を推進し、旅ナカの取組・対策も強化

- ＜旅マエ・旅ナカにおける啓発＞
 - ・今年度中を目処に統一ビクトグラムを策定、世界的な旅行ガイド本への掲載等を通じ周知
 - ・今年度中を目処に、意識の持ち方や行動例を示す「旅行者向け指針」を策定
 - ・看板・デジタルサイネージ等の設置支援、多言語での情報提供（京都市・美瑛町等）
- ＜マナー違反の抑止＞
 - ・私有地や文化財等への防犯カメラ等の設置支援
 - ・観光客のごみ削減につながる行動変容の促進に係るモデル事業を今年度より開始
 - ・今年中を目処に、条例に基づく罰則等の整備に係る事例集を作成、地域向けに共有

3. 地域住民と協働した観光振興

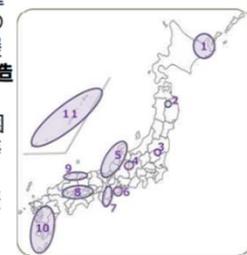
- ・地域の実情に応じた上記の対策を促進すべく、住民を含めた地域の関係者による協議に基づく計画策定・取組実施への包括的な支援を全国約20地域で実施し先駆モデルを創出。他地域にも横展開。
- ・各地域における課題解決に係る相談窓口を観光庁に直ちに設置。各省庁が連携し支援する体制を整備。

2. 地方部への誘客の推進

地方部の観光地の魅力向上や受入環境整備を通じて、都市部を中心とした一部地域への集中を是正、地方誘客を拡大

＜地方部の観光地の魅力向上＞

- ・11モデル地域における高付加価値なインバウンド観光地づくりの実現
- 地域のコアバリューを磨き上げ、それを体感できるコンテンツや宿泊施設の充実等により滞在価値を向上させる、高付加価値な観光地づくりを促進
 - ①東北北海道：知床等手つかずの大自然や希少動物とのふれあいを実現するアドベンチャーツアー造成等を支援
 - ④松本・高山：中部山岳国立公園でのトレイルツアー造成や松本・高山の歴史文化を活かした宿改修を支援
 - ⑥伊勢志摩：伊勢神宮を核とする参拝文化と国立公園を活かした特別な食の提供や高付加価値な宿改修等を支援
 - ⑧せとちう：島嶼部の自然景観美、海と切り離せない歴史や暮らしを活かしたクルーズ観光の強化やアートとの融合等を支援
 - ⑨鳥取・島根：古代出雲の精神性、大山等の山岳信仰を活かした特別な体験造成や文化財を活用した宿改修等を支援
 - ⑩沖縄・奄美：やんばるや奄美等の自然や歴史を活かした古武道体験など特別な体験造成や古集落の一棟貸し等宿改修を支援



・全国各地で特別な体験や期間限定の取組等を自然、文化、食、スポーツ等の様々な分野で創出し、全世界に発信

- 高山エリア：飛騨の里合掌造りを特別に貸切した食文化や郷土芸能などの高付加価値なコンテンツを支援
- 瀬戸内エリア：瀬戸内国際芸術祭の開催期間中しか鑑賞することができないアート作品の夜間を含む特別貸切鑑賞を支援
- など、様々な取組を支援



・中部山岳国立公園、やんばるや奄美など4国立公園における魅力向上とブランド化

- 宿泊施設の誘致や自然体験アクティビティの提供など、面的な魅力向上を実施するため、今年度、基本構想案を検討。
- ＜受入環境整備＞
 - ・空港業務人材の確保や施設整備等への支援（熊本ほか地方空港）
 - ・クルーズ船の地方寄港や新たな地方周遊航路造成等の促進（広島港等）
 - ・マイナンバーカードを活用し、観光客へのデジタルポイント付与等により広域周遊を促す取組の実施（今年度、静岡県等で実証）

自治体・DMOや事業者が地域住民に積極的に働きかける取組を促進

- ・観光の意義や効果に係る地域住民等向け説明資料の作成、活用の促進
- ・今年度中を目処に、地域における計画策定や具体的な取組実施の参考となる事例や留意事項をまとめた地域向け指針を策定。

類型 3) 地方・過疎地

答えは、あらゆる手段の組み合わせ。

- ・ 鉄道/バス
- ・ デマンド乗り合い交通
- ・ タクシーの規制緩和(1台から営業所設置可能に)
- ・ 自家用有償運送 (78条2号、3号)

デマンド乗り合いタクシーが地域交通の主軸。バス路線を代替するなどして拡大し、全国約5,000コースに達しています。

お客様のニーズに応える地域公共交通機関①

365日、早朝から深夜まで個別輸送、面的輸送に対応できるタクシーは、地域のニーズに応じた機動的なサービスを利用者の皆様に提供しています。

乗合タクシー

乗合タクシーは、ワゴン型や一般のタクシー車両を使った乗合型の公共交通です。

地域のタクシー事業者は、過疎化・高齢化が急速に進行する中で地域住民の生活交通を維持するため、乗合タクシーの運行に積極的に取り組んでいます。主に、バスが運行できない過疎地域等において運行していますが、このほかに空港と周辺市町村を結ぶ空港型等もあります。

乗合タクシーには、バスのように定時・定路線で運行する路線定期型のほか、路線及び運行時刻は定めず事前予約による自宅から訪問先等の利用者の要望に応じてドア・ツー・ドア等で運行するデマンド型もあります。

これらの乗合タクシーは、全国で4,880コース、14,956台(令和4年3月末現在)が運行しています。



計 4,880コース 14,956台

過疎型 3,959コース 過疎地における廃止バス路線の代替などに対応	空港型 328コース 空港と周辺市町村を結ぶ	観光型 334コース 地域の観光スポットを効率よく周遊
都市型 94コース 都市部において駅などを出発点として一定のエリア内を運行	福祉型 40コース マイカーが利用できない移動困難な高齢者などの通院等お出掛け支援に対応	団地型 36コース 住宅団地と駅などを結ぶ
その他 89コース		

地域交通サポート計画について

各地域のタクシー協会は、従来から、自治体を直接訪問して乗合タクシーの導入等についての提案を行う等の取組を行っています。平成30年度からは、この取組を更に強化し、地方運輸局・運輸支局と協働して自治体訪問活動等を行い、意見交換等を通じて把握した地域交通の課題・ニーズ等の解決に向けて、タクシー事業者として貢献できる取組をまとめた「地域交通サポート計画」を策定・推進しています。



乗合タクシー導入事例①

市内全域で運行するデマンド交通『ひめさゆり』 新潟県三条市

- バス路線を廃止・縮小し、代わりにデマンド交通の停留所を市内約600か所に設置(半径300mに1か所)。
- 高齢者の外出機会を増大し、自宅や目的地と停留所の間を歩くことにより、健康増進にもつなげる。
- 運行サービスの向上と持続性を確保するため、乗車人数によって自治体から支払われる補助金額が上がり、利用者の運賃が安価となる基準を導入した。



運行状況

- 利用者 事前予約制(利用の1時間前まで)
- 運賃 1人乗車の場合は500円~3,000円
乗り合い乗車の場合は1人当たり400円又は800円
- 運行車両 一般タクシー、ジャンボタクシー
- 運行便数・時間 平日は約240便運行、8:00~18:00
- 一運行当たりの走行距離と乗車人数に応じた事業者収入金額を定め、運行実績に基づき自治体から運行費用を支払う。
- 相乗りを促進するため高齢者向けに「おでかけバス」を発売(年間1,000円)。
2名以上の利用で割引となるほか、協賛店での特典もあり。
- 利用者の評価は高く、乗車人数は平日1日当たり約300名。



乗合タクシー導入事例②

地域で支える公共交通『おでかけ交通』 福岡県北九州市

- 公共交通空白地域において、地域住民の日常生活や外出を支援する生活交通を確保するため、一定の採算性の確保を前提に、地域住民・タクシー事業者・市がそれぞれの役割分担のもとで連携して、ジャンボタクシー等を運行している。
- 北九州市は、運輸局、既存の交通事業者など、関係機関との調整や車両調達等の費用及び運行に要する費用の一部に対する助成などの支援を行っている。



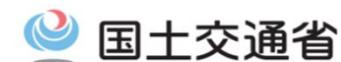
運行状況

- 運行地区 枝光 大蔵 合馬・道原 木屋瀬・楠橋・星ヶ丘 田代・河内 恒見・喜多久 平尾台
- 〈恒見・喜多久地区の例〉
- 運賃 大人250円、高校生200円、小中学生100円
- 運行車両 ジャンボタクシー
- 運行便数・時間 平日: 恒見周回16便(うち、恒見~喜多久4便)、6時~17時台
土曜日: 恒見周回14便、7時~16時台
日曜日・祝日運休
- 乗車人数は1日あたり約25名。



自治体の要望にほぼ完全に応えるレベルで、自家用有償運送(78条2号)の緩和が続いています。

自家用有償旅客運送制度の改革 (道路運送法第78条第2号関係)



2023/12/20
第3回デジタル行財政改革会議
国土交通省資料

- 自家用有償旅客運送制度を徹底的に見直し、実施しやすさを向上

ご意見	改革内容	実施時期
○夜間は「交通空白」なのに導入できない	▶ 「交通空白地」の目安を数値で提示するとともに、夜間など「 <u>時間帯による空白</u> 」の概念も取り込む	年内
○自家用有償の実施主体に株式会社を追加すべき	▶ 実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化	年内
○観光地における輸送力が不足している	▶ 観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進	年内
○採算性の改善、運転手の確保などが課題	▶ 「対価」の目安を <u>タクシー運賃の「約8割」</u> とする ▶ 一定のダイナミックプライシングを導入する ▶ 自家用有償の運賃を弾力化することにより、タクシーとの共同運営の仕組みを構築する	年内 年度内 6月まで
○地域公共交通会議等における調整が困難	▶ 「交通空白地」の判断をはじめ、自家用有償の導入や運賃などについて、 <u>一定期間内に結論</u> が出ない場合には首長が判断できるよう見直し	6月まで
○「市内限定」など、運行区域が厳格で不便	▶ <u>運行区域を柔軟に設定</u> することを促すよう見直し	6月まで

タクシー営業所が5台でなく1台からでも設置可能になり、専用の営業所だけでなく町役場やホテルの一角を間借りも可能に。地方の少ないニーズに合わせた「マイクロ営業所」が可能に！

【施策②】営業所等の施設設置要件の緩和

2023/5 国土交通省資料
「ラストワンマイル・モビリティに係る
制度・運用の改善策」

背景・必要性

- 法人タクシー事業を展開するに当たって必要となる施設（営業所、休憩施設や車庫）には、事業の確実な実施や継続性を担保する観点から、使用権原の期間（3年）や他の用途に使用される土地との明確な区画といった様々な設置要件が存在している。
- 他方、地域実情や季節の繁閑等に応じて機動的にタクシーサービスを提供するニーズが高まっている。
- また、レンタサイクルや運転手が通勤に使う自家用車の駐車スペースなど、施設等をタクシー事業以外の用途に有効活用するニーズがある。

概要

- 施設設置の際の、使用権原の期間に関する要件、営業所と休憩施設・車庫の距離に関する要件や休憩施設・車庫を専用の区画にする要件を緩和することにより、交通不便地域における機動的なサービスの提供を可能とするとともに、法人タクシー事業に係る施設等の有効活用を促進する。

現状

- 営業所、休憩施設、車庫ともに申請者（タクシー事業者）が土地及び建物について3年以上の使用権原を有することが必要
- 休憩施設及び車庫は、原則営業所に併設し、できない場合は2km以内に設置する。また、他の区画と明確に区分することが必要



制度の改善内容

- 使用権原の期間に関する要件の緩和
- 休憩施設・車庫の営業所の距離に関する要件の緩和
- 休憩施設・車庫を専用の区画にする要件の緩和



一角を営業所、休憩施設や車庫として活用

米国型ライドシェアの問題点

①安全性

安全とは言い難い、、、事故もそうだが性犯罪が多い
(国の違いだけでは説明がつかない)、責任の所在がドライバーでプラットフォームが最終責任を負わない。

米国型ライドシェアとタクシーの比較＜事件・事故＞

2020年事件・事故	米国のライドシェア (米国Uber輸送回数6.5億回に対し)	日本のタクシー (日本国内輸送回数5.6億回に対し)
身体的暴行事件による死亡	11件	0件
交通事故による死亡	42名	16名
性的暴行事件	998件	19件

第211回国会衆議院国土交通委員会第5号令和5年3月22日 国交省答弁より

性的暴行998件、レイプ141件 米ウーバーが安全報告書公開

© 2022.07.01 Fri posted at 12:45 JST

シェアする 173 ツイート B1ブックマーク 5

PR

主権と安全保障の観点から公共機関のクラウド利用を考える
 旅に出たい！ CNNが海外の隠れたスポットなど紹介
 CNN.co.jpメルマガ購読者募集中！



米ウーバーが配車サービスに関する安全報告書で2019年から20年の性的暴行について公開した/Eva Marie Uzcatagui/AFP/Getty Images

2022/7/1CNN

ライドシェアでの性的暴行、3000件 ウーバー報告書

ネットに 1 + フォローする
 2019年12月6日 11:18

保存 グループシェア

共有 ツイート 共有



ウーバーはライドシェアサービス上の性的暴行などの被害状況を初めて開示した

【シリコンバレー=白石武志】米ウーバーテクノロジーズは5日、同社の米国でのライドシェアサービスを巡り、暴力行為などの状況をまとめた安全報告書を初めて公表した。最も深刻とされる性的暴行について、2018年に計3045件の報告があったという。

ウーバーは18年に米国で13億回の乗車サービスを提供し、報告のあった性的暴行の発生頻度は乗車40万回に1件以下だった。運転手が加害者となるだけでなく、被害者のケースも含まれる。運転手の犯罪歴の確認などを強化しており、乗車回数当たりの発生頻度は17年に比べ低下したという。

身体的暴行による死亡事故の報告件数は18年に9件となり、17年の10件から減少した。

2019/12/6日本経済新聞

米国型ライドシェアとタクシーの比較＜年次発生数＞

UberのみならずLyftでも多くの犯罪や性的暴行が発生している事実が報告されています。

	米国 Uber ※1		米国 Lyft ※2		日本 タクシー ※3	
	総数 (件)	うち強制性交 (件)	総数 (件)	うち強制性交 (件)	総数 (件)	うち強制性交 (件)
2016	公表なし	公表なし	公表なし	公表なし	18	0
2017	2,936	229	1,096	93	17	2
2018	3,045	235	1,255	111	21	1
2019	2,826	247	1,807	156	22	0
2020	998	141	公表なし	公表なし	19	0
2021	公表なし	公表なし	公表なし	公表なし	15	0
2022	公表なし	公表なし	公表なし	公表なし	28	1

※1 Uber US Safety Report 2017-2018 および同資料 2019-2020

...前ページにて参照した数字

※2 Lyft Community Safety Report

※3 警察庁犯罪統計書 令和2年の犯罪 および 同資料、令和元年、平成30年、平成29年、平成28年 場所別認知件数「タクシー内」

米国型ライドシェアとタクシーの比較＜性犯罪の発生率＞

国の治安事情が異なる点を加味するとしても、ライドシェアがタクシーと同等に安全と言えるかは慎重な議論が必要と思われます。

- 2019年の乗車回数10万回あたりの発生率を強制的性交等で比較すると米国0.01764（発生件数247件）に対し、日本0（発生件数0件）となります。
- 日本の数値を過去5年で平均した値としても 0.00005（発生件数0.4件）であり米国／日本は388倍となります。

	乗車回数 10 万回あたりの 強制的性交等発生率（* 原典から同一条件可） （2019年、米国は Uber、日本はタクシー）	人口 10 万人あたりの強制的性交等発生率 （* 変更） （2019年）
米国	0.01764（乗車回数 14億回、発生件数 247 件）※1	43.5（発生件数 143,224 件）※3
日本	0 （乗車回数 8.8 億回、発生件数 0 件）※2 参考：0.00005（2018-2022年平均 発生件数0.4件）	1.1（発生件数 1,405 件）※4
米国／日本	参考： 388倍	39.2倍

← 約10倍

※1 Uber US Safety Report p.56 (Non-consensual sexual penetrationの件数)

※2：警察庁犯罪統計書 令和2年の犯罪 および 同資料、令和元年、平成30年、平成29年、平成28年 場所別認知件数「タクシー内」のうち「強姦」

※3：令和4年版犯罪白書（法務省）強制的性交等：p.28

※4：日本の発生件数：男女共同参画白書（内閣府）p.150

最近でも性犯罪の発生による訴訟が起こっています。

<以下抜粋引用>

[2022/7/14 GIGAZINE](#)

Uberがレイプや性的暴行で女性550人から訴えられる

法律事務所が列挙した具体的な性的被害の例は以下の通り。

- 2022年2月、カリフォルニア州チノヒルズで、Uberの運転手が車に同乗していた女性に性的暴行を加えレイプしようとした。
- 2021年11月、カリフォルニア州ペリスで、Uberの運転手が乗客の女性をなで回した上でレイプした。
- 2021年8月、Uberの運転手が乗客の女性に自分の車の前席に座るよう説得した上で、強引にキスをして性的暴行を加えた。
- 2021年10月、ペンシルベニア州ピッツバーグ郊外で、Uberの運転手が女性を目的地まで安全に連れて行かずにレイプしようとした。
- 2021年10月、マサチューセッツ州ボストンで、Uberの運転手が女性客をレイプしようとした。

Slater Slater Schulman LLPの創設パートナーであるAdam Slater氏はUberの対策について、「Uberは近年になってこうした性的暴行の危険を認めていますが、対応は遅く不十分なので、恐ろしい結果をもたらしています」と述べました。

2024年2月時点でも、在ロサンゼルス日本総領事館は「安全の手引き(2023年5月改訂)」において、ライドシェアサービスに関する注意喚起を継続して掲載しています。

※調査した限り、2018年時点では同様の注意喚起が発出されていたと確認できております

イ ライド・シェア

近年利用者が急激に増加しているUBER等のライドシェアサービスですが、依頼中のドライバーを装って利用者を乗せ込み、非正規の値段を請求する、見ず知らずの土地に連れて行き、強盗、強姦等を行うなどの事件が発生しておりますので、利用の際は、下記注意事項を参考とし、正規のドライバーからのサービスを受けるよう心掛けてください。

- ①依頼と実際に到着した車が車種、色、ライセンスプレート等から間違いないか確認する。
- ②ドライバー情報を確認する。(名前を聞く、写真と見比べる)
- ③自ら氏名を名乗らず、ドライバーへ依頼主は誰か確認する。
- ④基本的には後部座席を利用する。
- ⑤可能な限り、家族や友人に旅程を共有し、不測の事態に備える。

[2023年5月改訂 在ロサンゼルス領事館「安全の手引き」](#)

2016年 軽井沢スキーバス転落事故

⇒ 運行会社社長に実刑判決

▼長野県軽井沢町のスキーバス事故 2016年1月15日午前1時50分ごろ、長野県軽井沢町の国道18号で「イーエスピー」（東京都羽村市）が運行する大型バスが崖下に転落した。大学生13人と運転手2人が死亡、26人が重軽傷を負った。バスは前日夜に東京・原宿を出発し、長野県内のスキー場などに向かう途中だった。国の調査報告書などによると、バスは曲がり角が鋭く、崖の下り坂を時速約96キロで走行し、カーブを曲がりきれなかった。事故をきっかけに、国は運行会社の事業許可を5年ごとの更新制にするなどの再発防止策を講じた。

長野・軽井沢のスキーバス事故、運行会社社長らに実刑

事件・司法 [+ フォローする](#)

2023年6月8日 14:17 (2023年6月8日 22:13更新)

保存済み

📄 📧 📱 🐦 📘 📌



国道から転落し横転したスキーバス（2016年1月、長野県軽井沢町）=共同

2016年に長野県軽井沢町で起きたスキーバス転落事故で、長野地裁は8日、業務上過失致死傷罪に問われた運行会社「イーエスピー」社長、高橋美作被告（61）に禁錮3年、元運行管理者の荒井強被告（54）に禁錮4年の実刑判決を言い渡した。

乗客が死亡する事故を巡り、現場にいなかった運行会社幹部の刑事責任を認めるのは異例で、判決は事故の重大性を踏まえ組織としての安全対策の不備を厳しく批判した。

2023/6/8 日本経済新聞

貸し切りバスの点呼、動画で保存義務化へ 国交省

社会・調査

2023年7月24日 19:27 [会員限定記事]

保存済み

📄 📧 📱 🐦 📘 📌

国土交通省は2024年4月から貸し切りバスの安全対策を強化する。事業者に対し、運転手の点呼の様子を動画で記録することや、アルコール検査の画像記録の保存などを義務づける。事故を起こした業者で点呼記録の改ざんなどずさんな安全管理が後を絶たないことから、デジタル化で点呼の確実な実施と改ざん防止を促す。

国交省は道路運送法に関する省令を10月中にも改正し、全ての貸し切りバス事業者を対象に、点呼をはじめ運転手の安全管理や運行記録の管理に関して新たな対応を求める。

柱の一つが運転手の点呼の実施状況を動画で撮影し、3カ月間の保存を義務づけることだ。

貸し切りバスの新たな安全対策の概要

点呼の様子を動画に記録し3か月間保存

走行距離や速度などはデジタル式の運行記録計で記録

アルコール検知器は実施時の画像を保存する機能が付いたものに限定

運賃・手数料などを記した書類や運行指示書などの保存期間を従来の1年間から3年に拡大

ネット上で公表する事業者の安全対策の対象に運転者への実技指導を追加

(注)一部を除いて2024年4月から施行

📄 図表を保存

2022年 知床観光船事故 事業免許更新制の導入、監査の強化

知床観光船事故、国・検査機関にも原因 運輸安全委報告

事件・司法 [+ フォローする](#)

2023年9月7日 18:05

 保存済み

北海道・知床半島沖での観光船沈没事故で、運輸安全委員会は7日、事故原因に関する最終報告書を公表した。運航会社、国、検査機関の3者とも安全確保への取り組みが不十分だったことが事故を招いたと結論づけた。

1年以上にわたった安全委の調査は区切りを迎えた。再発防止に向け、事業者は安全意識を高め、国や検査機関は実効性あるチェック体制の構築が求められる。

報告書公表を受け、斉藤鉄夫国土交通相は7日、国交省幹部らを集めた会議で「事業者の安全意識の欠如を把握できずに事故が発生したことは痛恨の極み。国交省として大いに反省しなければならない」と述べ、再発防止策の徹底を指示した。

事故は2022年4月23日に発生。知床遊覧船（北海道斜里町）が運航する観光船「KAZU I（カズワン）」が沈没、乗客乗員26人のうち20人が死亡し、6人が行方不明になった。

最終報告は、直接的な事故原因となったハッチの不具合や悪天候下での出航・運航継続の背景には知床遊覧船の安全管理体制の欠如があったと指摘した。

チェックする立場にある国や、船体の検査機関の対応が不十分だった事実も認定した。

同社は21年にも事故を起こし、北海道運輸局は特別監査を実施した。その後、運航管理者だった桂田精一社長らへのヒアリングのみで「安全意識が向上された」と評価していた。報告書は「表面的な評価しかせず実効性に問題があった」とした。

ハッチの不具合を巡っても、報告書は「日本小型船舶検査機構」（JCI）による検査の不備を指摘。事故3日前の検査では目視のみで判断し、実際に蓋の開閉状況を確認していなかった。

監査や検査も含め、報告書は「（事故を防ぐ）セーフティーネットが機能していなかった」と問題視した。

事故を受け、国は4月に海上運送法を改正し、小型旅客船事業者の事業許可を5年に1度更新する制度を導入した。安全確保命令に違反した事業者への罰金は最高1億円に引き上げた。

事業者に事前通告する方式だった監査は、事故後に抜き打ち方式を導入した。



知床観光船事故を巡り、再発防止対策の徹底を指示する斉藤鉄夫国土交通相（7日、東京・千代田）

2023年9月7日 日本経済新聞

運輸安全委員会の報告書のポイント

事故原因①悪天候想定下で出航判断



「知床遊覧船」の事務所（2022年5月、北海道斜里町）

知床遊覧船

- 安全運航に必要な人材が確保されていなかった
- 天候に応じた運航基準を順守しなかった

北海道運輸局

- 社長が運航管理者の資格要件を満たさないことを監査などで見抜けなかった

事故原因②ハッチ不具合による海水流入



つり上げられた観光船「KAZU I」のハッチ（舟内）

知床遊覧船

- ハッチが十分に閉まらないことを把握していなかった

日本小型船舶検査機構

- 事故直前の船体検査で目視のみでハッチが良好と判断していた

NHK

知床観光船沈没事故 甲板員の遺族が国に1億円余の賠償求め提訴

2023年9月6日 18時08分

2023年9月6日 NHK

2023年11月8日 読売新聞社説(抜粋)

ホーム > 社説

[2023年11月8日 読売新聞](#)

ライドシェア 利用者の安全確保できるのか

2023/11/08 05:00

 この記事をスクラップする

自家用車を使って有償で人を運ぶ「ライドシェア」の解禁に向けて、政府が論議を始めた。利用者の安全性の確保を最優先に考え、慎重に協議しなければならない。

(中略)

最大の課題は、乗客の安全を守れるかどうかだ。タクシー会社に対しては、車両整備や運転手の飲酒チェックなどが義務づけられているが、ライドシェアの場合はどうするのか。事故が起きたときの責任は誰が負うのか。

米国など海外では、ライドシェアに関連した性的暴行や強盗などの事件が後を絶たない。韓国などは、日本と同様に禁止しており、規制を強化する国も多い。

(中略)

タクシーやバスのない過疎地では、既に一般ドライバーが有料で客を運べる例外措置がある。この制度を使いやすくし、対象を広げるのが現実的だろう。

(中略)

経済活動の正常化や訪日外国人客の増加に伴う需要回復に供給が追いつかない状況だが、まずは運転手の確保策を急ぎたい。

タクシー業界も運転手の賃金を引き上げるなど、魅力ある職場にする努力を尽くす必要がある。

米国型ライドシェアの問題点

②働き手の保護

働き手の保護が十分とは言い難い、、、欧米でも労働の性質上、委託から雇用の方向へ揺り戻し中。

米国の最新状況

2024年1月16日 TECH+

1月10日：米国労働省がギグワーカーを従業員とみなす最終規則を発表
3月11日に施行予定

米国政府、ギグワーカーを従業員とみなす最終規則を発表 - Uberの株価に影響

掲載日 2024/01/16 10:28

1月10日、米国労働省はギグワーカーやフリーランスの扱いに関するルールを発表した。働き方が多様化する中で、最低賃金をはじめ労働者の権利や保護のガイドラインとなる。

米国におけるギグワーカーへの対応

Uberなどのシェアリングエコノミーが普及するにつれ、運転や配達など単発の仕事を請け負うギグワーカーという言葉を見かけるようになった。日本では、Uber Eatsなど食事配達を行う人といえわかりやすいかもしれない。正社員ではないので、賃金はもちろん、労災の時はどうするのかといった問題が指摘されていた。

日本より早くシェアリングエコノミー、ギグエコノミーが発達した米国では、トランプ政権時にギグワーカーを独立請負業者としてみなすことが容易になる規則が成立した。しかし、バイデン政権はこれを廃止する方向性を示す。

実際、2022年10月、ギグワーカーが企業に経済的に依存している場合は、独立請負業者ではなく従業員とみなすことを義務付ける法案が出された。

これに基づいた最終規則が1月10日に発表された。これによると「従業員を独立請負業者に誤って分類すること、労働者の最低賃金、時間外手当、そのほかの保護が否定される可能性がある。最終規則は、従業員が独立請負業者として誤分類されるリスクを低減する一方で、個人で事業を営む個人と関わる企業に対して一貫したアプローチを提供する」と米労働省は記している。

6つの判断要素

今回発表の新規則^(注2)は2022年10月発表の規則案と同様に、現規則で中心に据えていた2つの要素（「雇用主による管理の性質と程度」「自らの手腕による損益の機会」と同等に、「自らの仕事に必要な設備や資材への投資」「仕事上の関係の永続性」「従事する仕事が雇用主のビジネスの不可欠な部分か」「スキルと自発性」の4要素も考慮し、総合的に判断する方針を示した(図表1)。これにより現規則よりもギグワーカーを雇用労働者に分類する可能性を広げた。

図表1: 雇用労働者と個人請負事業主の分類の判断基準(2024年1月発表連邦規則)

雇用主による管理の性質と程度(Nature and degree of control)
自らの手腕による損益の機会(Opportunity for profit or loss depending on managerial skill)
自らの仕事に必要な設備や資材への投資(Investments by the worker and the potential employer)
仕事上の関係の永続性(Degree of permanence of the work relationship)
従事する仕事が雇用主のビジネスの不可欠な部分か(Extent to which the work performed is an integral part of the potential employer's business)
スキルと自発性(Skill and initiative)

出所: 連邦労働省ウェブサイトより作成

こうした新規則の判断基準は、裁判所が長く用いてきた「経済的実態テスト(Economic Reality Test)」に基づく。「経済的実態テスト」は、労働者が使用者に経済的に依存しているか否かを、複数の要素で総合的に判断するもので、カリフォルニア州で「AB5法」として法制化した「ABCテスト」とは異なる。「ABCテスト」で個人請負事業主に分類するには、(1)契約上も実際も、業務手法について使用主体から管理や指示を受けていない、(2)使用主体の通常業務の範囲外の職務に従事している、(3)雇用主体のために遂行する業務と同じ性質の独立、確立した仕事に、慣習的に従事している、という3つの条件を満たさなければならない。

欧州の最新状況

ギグワーカーを「従業員」に EUで暫定合意、透明性の確保必須に

ブリュッセル= 牛尾梓 2023年12月13日 20時08分



欧州連合（EU）の欧州議会、欧州委員会、加盟国の3者は13日、ウーバーイーツといったプラットフォーム（PF）企業を通して仕事を請け負う「ギグワーカー」を、雇用関係のある労働者として保護する指令に暫定合意した。仕事ぶりを評価するアルゴリズム（計算手順）についても、透明性の確保が求められる。

フランス南部ニュース 2022年10月25日 ウーバーイーツのリュックを背負った配達員=ロイター



ギグワーカーはこれまで、個人事業主として扱われてきた。今回の暫定合意で、①受け取る報酬の上限②アプリなどを含めた業務の監督③仕事の割り当て管理④労働時間の選択の制限⑤服装などの制限といった基準のうち二つを満たせば、PF企業と法的に雇用関係にあるとみなされる。今後、最低賃金や労災・失業手当、団体交渉などの権利も保障されることになる。

2023年12月13日 朝日新聞デジタル

12月半ば：暫定合意
12月末：フランス等 一部加盟国の反発を受けて撤回
1月末時点：継続協議中

EU TO HOLD TRILOGUE ON GIG ECONOMY WORKERS' CONDITIONS



BY MAX MONROE
JANUARY 30, 2024



An EU legislative trilogue is expected to meet in Brussels today. The agenda for this iteration of the EU tripartite gathering (Commission, Council and Parliament), is expected to focus on the legislative negotiations relating to gig-workers' rights. 'Gig economy' workers or 'platform workers' are those that work through an app, such as Deliveroo or Uber. Belgium holds the Commission's presidency and so will lead this trilogue.

2024年1月30日 FOREIGN BRIEF

日本：個人事業主への配達委託に関する直近の動き

宅配事業を巡る労働問題

22年6月	横須賀市でアマゾンの下請け運送業者と契約した個人事業主らが労組結成
9月	長崎市でも同様の労組結成
11月	東京都労働委員会がウーバーイーツ運営会社に労組との団体交渉を命令
23年秋	アマゾンの下請けと契約した個人事業主の労災認定
24年1月	アマゾンと直接契約する運転手が労組結成

[2024年1月16日 日本経済新聞](#)

Amazon運転手が労組 直接契約で初、報酬増など要求

(一部抜粋)

同様の事例としては、料理宅配サービス「ウーバーイーツ」の配達員らが結成した労組がある。東京都労働委員会は運営会社に対して団交に応じるよう命令したが、会社側は国の機関である中央労働委員会に再審査を申し立てている。

海外でもネット経由で短期や単発の仕事を請け負う「ギグワーカー」の労働法制上での扱いは課題となっている。

欧州連合（EU）では欧州委員会がギグワーカーを労働者として保護する法的基準をまとめようとしている。一方、企業はギグワーカーが労働者となればコストが増えると懸念している。³¹

2月5日 朝日新聞社説(抜粋)

(社説) ライドシェア 働き手保護が不可欠だ

2024年2月5日 朝日新聞

≡ 社説

2024年2月5日 5時00分

一般の人が自家用車を使って有料で客を運ぶ「ライドシェア」が、4月から一部で解禁される。新技術の活用や社会の変化に応じた規制の見直しは必要だが、働き手にしわ寄せが及ぶようでは困る。労働者としての権利が守られる仕組みにすべきだ。

(中略)

多様な働き方を認めるという視点は大切だ。だが、企業と働き手個人の力関係は、対等ではない。効率化の負担が働き手に押しつけられ、賃金低迷や労働環境の劣化につながる事態は避けるべきだ。

宅配サービスなどではすでに個人への業務委託が広がっているが、様々な労働法令の適用を受ける雇用契約と比べ、働き手の権利保護が後手に回ってきたのが実態だ。現状のまま、ライドシェアに業務委託を広げるのが適切とは考えられない。働き手に過重な負担がかかれば、利用者の安全にも影響が及ぶ。