

第3回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会
議事概要

日 時：令和6年3月13日（水）17:00～19:00

場 所：2号館共用会議室2A

出席者：青山委員、大井委員、塩路座長、清水委員、住野委員、田中委員（途中退席）、
林委員、山内委員（五十音順）

1. 自家用車活用事業のドライバーの働き方

事務局よりこれまでの議論について説明後、國峯弁護士より、業務委託による当該事業のドライバーの働き方について提案がなされるとともに、日本労働組合総連合会より、雇用を前提とした働き方の必要性について意見があった。

これを受け、委員より以下のコメントがあった。

○業務委託を想定した働き方について、配車アプリの配車依頼に対する受注義務を課さないとなるとドライバーに責任が全くなく、そのような形態は契約として成り立たないのではないか。

○業務委託という自由な働き方だからこそ、乗務終了時にはどこで乗務を終えたのか、アルコールを摂取していないかなど安全を担保する観点から、乗務前後の点呼を行うことが必要になるのではないか。

○配車アプリからの配車依頼に対する受注義務を課さないとなると、今回タクシーの不足を補う観点から行う、自家用車活用事業の本来の目的を果たせなくなるのではないか。

○雇用といっても正規や非正規など様々な形態がありうるし、労働者の定義も労働基準法や労働組合法など様々あり、雇用か業務委託かといった二者択一ではなく、どういった働き方が望ましいのかという観点から議論をしていくべき。

○訪日外国人数の増加に対応するため、ドライバーの確保が必要であり、そのためにライドシェアが必要としている論理に違和感を覚える。何も全てをライドシェアで補う必要はなく、交通政策全体としてどう確保していくのかという観点から検討が必要。

○配車アプリの配車依頼に対する受注義務がないとなると、各事業法に定められる公共交通としてのサービス提供義務を否定することとなると思うが、これまで公共交通として求められてきた責務をどのように担保するのか検討が必要。

○ライドシェアが必要ないとは言わないが、例えばイベントがあった際にライドシェアを活用すると、逆に交通混雑を起こしてしまう可能性があり、ただ単純に乗ることができればよいということではなく、社会的なマネジメントという観点か

ら、交通政策としてどういう方法をとるべきかといったところまで考える必要がある。

2. 地域公共交通政策の流れ

事務局より説明し、委員からは特段の意見なし。

3. 自家用車活用事業のパブリックコメントの状況及び制度案

事務局より説明後、委員より以下のコメントがあった。

- 使用可能な車両数について、地方部の範囲がどこまでなのか、タクシー車両数を超えて配置できるとした場合にそれはどれほどなのか、コストが少なくすむ自家用車活用事業ばかりに注力しないようどのように制限をかけるのかなど、4月から当事業をやっていくに当たって、一定のルールを決めておく必要があるのではないか。
- タクシーの不足する地域として、配車アプリのデータからは見えてこない、地方部でコミュニティバスやデマンドバスに人が割かれることにより、本来のタクシーが出せないという状況もあると聞いているため、こうした状況も踏まえてほしい。
- 営業区域の柔軟化について、自家用車活用事業が先に区域拡大をやって、タクシー事業が後というのは違和感があり、タクシー事業の営業区域の柔軟化も併せてやるべきではないか。
- パブリックコメントの意見を丁寧に扱っていただくとともに、今回の自家用車活用事業が単なる運送ビジネスにならないよう、タクシーの不足を補うものであるということを念頭に、当該事業を開始できる環境を整えていただきたい。
- 配車アプリを使用すると事前に個人情報を入力する必要があり、ドライバーに自宅を特定されないかなどの不安を抱くこともあるため、利用者が安心して配車アプリを使えるような環境を整えていただきたい。
- 自家用車活用事業の進捗について、3ヶ月ごとにフォローアップ会議を開催するなど今後の進め方について検討いただきたい。