

1.はじめに

- バスやタクシーなどの交通サービスは、長期的な需要減に陥り、交通事業者の赤字拡大・経営悪化が進み、これに伴い供給量が減少し、更に需要減が進むなど、負のスパイラルとも言える大変厳しい状況
- 他方、コロナ禍後においては、移動需要が回復したほか、インバウンドの急増を受け、供給が需要に追い付かない事態が生じ、地域交通の「担い手」確保、「移動の足」不足の解消が喫緊の課題



▶ 「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」(令和5年12月20日デジタル行財政改革会議決定)において、タクシー事業の規制緩和や、地域の自家用車・一般ドライバーの活用を図る方針が示されたところ、当部会において、これまでの施策と今後の地域公共交通政策のあり方に係る考え方をとりまとめ

2. 新たに実施された施策

2-1 道路運送法関係

(1) タクシーの供給力の確保策

- 運賃改定の迅速化
- 二種免許の受験資格の見直し・二種免許取得費用に係る支援
⇒タクシー 運転者数増加
- 営業所等の施設設置要件の緩和、
タクシーと乗合タクシーの事業用車両の併用の柔軟化等
- 他の営業区域からの応援 (例: ニセコ)、
主要観光地に向けた乗合タクシーの運行 (例: 京都)
- 地理試験の廃止、初任研修の期間要件の廃止



■ 京都駅～金閣寺の乗合タクシー



法令等・地理
■ 地理試験の廃止

(2) 自家用有償旅客運送制度の運用改善

(令和5年に実施)

- 交通空白地に時間帯空白の概念を導入
- 対価の目安の引き上げ (タクシー運賃の約8割)
- 受託により株式会社が参画可能であることを明確化
⇒石川県加賀市や小松市で自家用有償旅客運送開始



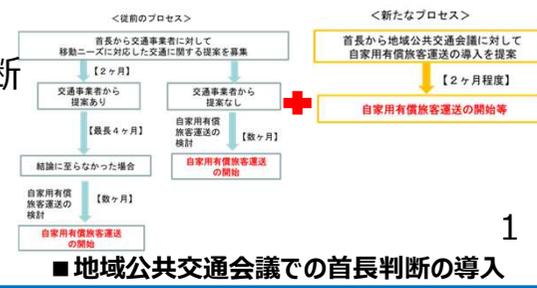
■ 加賀市



■ 小松市

(令和6年4月に実施)

- 地域公共交通会議での首長判断の導入による協議の迅速化
- 共同運営の仕組みの構築
- 運送区域の設定柔軟化
- ダイナミックプライシングの導入



■ 地域公共交通会議での首長判断の導入

(3) 自家用車活用事業の創設

(新たな制度創設に向けた議論、制度の内容)

- タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする制度（自家用車活用事業）を創設
- 本制度の創設に当たっては、以下の点が議論され、これを踏まえて、下記のとおり許可基準を措置
 - ・有償での旅客運送においては、①車やドライバーの安全性、②事故時の責任、③適切な労働条件といった観点に留意することが大前提
 - ・需要の急激な上昇時に、タクシーを補完する機能を加えることが効果的
 - ・供給過剰に陥らないよう留意することが不可欠

【許可基準】

- ・対象地域、時期及び時間帯並びに車両数
 - タクシーが不足する地域等や不足車両数を、国土交通省が配車アプリ等のデータに基づき指定していること
- ・資格要件
 - タクシー事業の許可を受けていること
- ・管理運営体制
 - 運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施する体制が整えられていること
 - 安全上支障のないよう、勤務時間を把握すること
- ・損害賠償能力
 - タクシー事業と同等の任意保険（対人 8,000 万円以上及び対物 200 万円以上）に加入していること

(自家用車活用事業の展開)

- 令和6年4月、東京、神奈川、愛知、京都でサービス提供開始
- 札幌、仙台、埼玉、千葉、大阪、兵庫、広島、福岡の不足車両数を公表、多くのタクシー事業者が実施意向を表明
- 大都市部以外の地域においても、軽井沢町の申し出により、令和6年4月よりサービス提供開始（令和6年5月現在、この他25営業区域で実施意向あり）



▲ 出発式



▲ 自家用車の点検整備



▲ 一般ドライバーの遠隔点呼（デジタル技術の活用）

2-2 自家用車活用事業のドライバーの働き方

- 自家用車活用事業のドライバーは、労働基準法上の「労働者」に該当する蓋然性が高いことを踏まえて、制度を運用していくことが適当
- その際、ドライバーが柔軟なシフトで働けるようにするなど多様な担い手がこの事業に参加できる仕組みを事業者において用意することが重要
- 他方、仮に、当該ドライバーの働き方が業務委託・フリーランスであり、労働基準法上の「労働者」に該当しないとされた場合には、現行制度上、「労働者」としての保護の対象外
- このような働き方が適切かについては、当該事業のドライバーの働き方という個別の問題にとどまらず、国民全体の働き方に関わる重大な問題

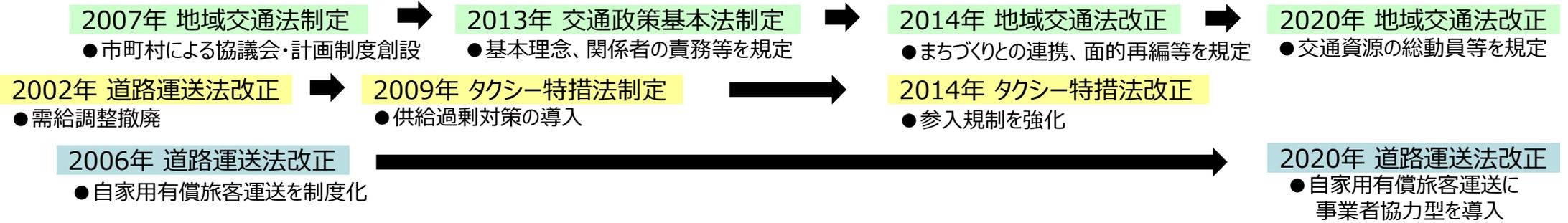
労働政策のあり方を含め、引き続き、政府全体で幅広く議論されるべき

2-3 諸外国におけるライドシェアの状況

- 調査対象国58カ国中、自家用車による有償旅客運送の制度がある国は28カ国（48%） ※OECD加盟国（日本を除く37カ国）中では14カ国（38%）
 - これらの国のうち、
 - ・ドライバーに普通免許と異なるライセンスが求められるのは13カ国（46%）
 - ・運送責任をドライバーに帰属させているのは14カ国（50%）
 - ・運行管理をプラットフォーム事業者に帰属させているのは11カ国（39%）
- 各国とも、制度化後も訴訟提起が相次ぎ、引き続き課題がある状況

2017.12	EU裁判所	Uberマッチングサービスは運輸サービスとしてEU各国で規制されるべきとの判決
2018. 8	米国・NY市	ライドシェア車両に対する新規営業許可発行 1年間停止
2020. 3 2021. 2	フランス最高裁 英国最高裁	ドライバーはUberの従業員との判決
2021.12	欧州委員会	プラットフォーム労働における労働条件の改善に関する指令案が採択
2024. 2	米国・英国	プラットフォーム事業者に対して待遇改善を求めるストが展開
2024. 3	豪州	Uberがタクシー運転手へ解決金計2億7180万豪ドルを支払う和解案が合意

2-4 地域公共交通を取り巻く制度の変遷



2023年 地域交通法改正：多様な主体による地域公共交通の再構築（リ・デザイン）を推進
 →地域の公共交通リ・デザイン実現会議：地域交通の活性化と社会的課題解決を一体的に推進するため、地域の関係者による連携・協働の実施方策について議論

3. 今後の地域公共交通政策のあり方

3-1 これまでの施策の評価と改善

- 地域交通における「担い手」「移動の足」不足が課題となっているため、今般、その解消を目的として、タクシーなどの個別輸送モードを補完するものとして、自家用車活用事業の創設や自家用有償旅客運送制度の運用改善を実施
- これらの施策により、利用者目線で課題が解決されているか、定量的に評価を行い、適時適切に改善していくことが必要。
その際、これらの施策は開始して間もなく、天候・季節波動等への対応を含め、その実施効果を現時点で評価することは適切でないため、今後、丁寧に、十分な時間をかけて、以下の指標をモニタリングしていくことが必要。

主に都市部 マッチング率、タクシードライバー数、自家用車活用事業の実施者数・ドライバー数・属性（自動車運転業務との兼業の有無、兼業先も含めた総労働時間）・自家用車の登録台数・運行回数 等

主に地方部 自家用有償旅客運送の導入数 等

- また、地域における交通サービスは、タクシーや自家用有償旅客運送などの個別輸送モードだけで担われるものではないことから、鉄道、バスや乗合タクシーなどの交通サービスを総合して、地域ごとの特性も加味しながら、「移動の足」が充足されているか検証していく必要

3-2 さらに検討に当たっての視点

- 上記の評価・検証は、丁寧に、十分な時間をかけて行う必要
その上でもなお、「移動の足」不足対策として十分でないことが明らかになった場合には、総合的な交通政策の観点から、タクシー事業制度や自家用車の活用制度についての見直しが必要なのか、議論を行うことが必要
- その議論を行う際には、自家用車活用事業の制度化の際と同様に、以下の点に留意が必要
 - ・ 旅客運送サービスとしての前提条件（安全、責任、労働条件）
 - ・ 個別輸送の充実による利用者利便の確保と外部不経済（渋滞、環境悪化、ドライバー不足等）の発生とのバランス
 - ・ 公平な競争条件の確保
 - ・ 諸外国のライドシェアで浮き彫りになった問題

4. おわりに

- 新たに実施された施策については、実現してからの期間が比較的短く、その効果を適正に評価することが可能な段階にはないため、まずは、これらの施策の結果として、「移動の足」が充足されることとなったか、丁寧に、十分な時間をかけて評価していくことが必要
- タクシー等に限らず、鉄道やバスなどあらゆる交通モードを含む地域公共交通全体のあり方について、地域ごとの特性も加味しながら見直していくことが重要