

# ご説明資料

---

令和6年10月

## 前回の自動車部会でのご意見

- 交通システム全体を最適化する観点からは、交通結節点において日本版ライドシェアを有効活用する仕組みを作るのは重要。バス事業者や鉄道事業者がタクシー事業に参入しやすくすることについては賛成だが、どの程度参入しやすくするか等はケース・バイ・ケース。
- バス・鉄軌道事業者がタクシー事業に参入し、日本版ライドシェアの実施主体となる方向性は賛成。終電後、自治体や交通事業者が協力して乗合バス等を走らせてくれるだけで市民としては助かる。タクシーのみ増やすと渋滞等の原因になるので、交通システム全体で対策を進めることが重要。
- 安全への配慮ができ、従業員の確保ができている公共交通事業者が参入することは問題ないと考える。
- バス事業者や鉄道事業者が日本版ライドシェアに参入することについて異論はない。バス・鉄道事業者が日本版ライドシェアを実施する場合は、あくまで2年間の補完的な役割だと思うので、最低車両台数の条件を設けずに参入する方向もあるのではないか。
- タクシー事業者が無人駅を管理するということはよくある話であるため、労働法制の範囲内でうまくやれる仕組みを考えると、資源の有効活用や新たな交通拠点整備という観点で良いことだと思う。
- 日本版ライドシェアは個人による完全なライドシェアではなく、運行管理など安全に関する事項は組織として行うということ。バス事業者や鉄道事業者という組織として参入するということであるため、安全に関する基準はクリアする必要がある。諸外国と比べて日本は安全に関する要求水準が高いという点は念頭に置いておく必要がある。

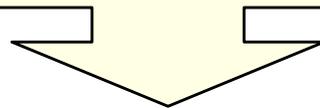
- バス・鉄道事業者にとっても、**終バス・終電後の輸送ニーズがある場合**や**バス・鉄道の再編・減便等を行った場合**の個別輸送について関心が高い状況にあるのではないかと。
- バス・鉄道事業者のご意見や実情を十分把握するため、ヒアリングを実施（事務局の事前ヒアリング及び本日のヒアリング）。

## パターン① バス・鉄道事業者がタクシー事業者とのパートナーシップを組む場合

- バス・鉄道事業者がタクシー事業者とパートナーシップを構築
- 施設・車両等のリソースを共用
- 両事業者の従業員のマルチタスク（ドライバーシェア等）

## パターン② バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受ける場合

- バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受け、日本版ライドシェアを実施
- 施設・車両等のリソースを共用
- 両事業者の従業員のマルチタスク（ドライバーシェア等）



これらを促進するために、**必要な制度・運用改善**（日本版ライドシェアの柔軟運用等）の検討や多様な関係者が認識を共有するための手引き・ガイドラインが有用ではないかと。

**日本版ライドシェア・公共ライドシェアへのご関心**

- 貸切バスの閑散期において、貸切バス事業者が、タクシー事業者を補完して、日本版ライドシェアの実施ができないか検討。
- 終電・終バス後の移動需要への対応として、日本版ライドシェアの必要性を検討。
- タクシーの営業時間後の輸送ニーズに対応すべく、日本版ライドシェアの実施を検討。
- バス路線の再編や廃止代替に当たって、ラストワンマイル輸送を補完すべく、日本版ライドシェアで対応を検討。
- 観光地等への二次交通アクセスが足りなくなる将来を想定し、鉄道事業者として日本版ライドシェアや公共ライドシェアを勉強。
- 二次交通サービスに関して、バス・鉄道事業者職員がマルチタスクでこなし、職員の給与面での待遇を向上させることに興味。

## タクシー事業者等とのパートナーシップに係るご意見

- 鉄道事業者として日本版ライドシェアや公共ライドシェアの実施に当たって考えられる関与方法は、駅員などの人材面でのサポート、移動需要のデータの提供、公共ライドシェアへのドライバー・車両サポートなど様々。
- タクシー事業専用の運行管理ノウハウが足りないため、タクシー事業者の協力を受けながら二次交通への取組を行えると心強い。
- バス事業も人手不足の中、タクシーの許可を取得しても、タクシー車両の導入・稼働まで人足が足りない可能性がある。
- 鉄道事業者としては、公共ライドシェアの安全管理や車両整備管理などの面で関与可能ではないかと思う。

**タクシー事業の許可を受けて日本版ライドシェアを実施することに係るご意見**

- タクシー専用の車庫を新たに用意するのは相当のコストが掛かるため、タクシー事業の許可を取得するに当たっての許可要件（施設要件）の緩和が図れないか。
- 路線バス事業者としてのブランドを維持するという視点から、バス事業者として社名を残しつつ、自らが地域交通にコミットし続ける方策として、日本版ライドシェアの実施を検討。
- 地域のニーズに応じて適切な範囲内のエリアや時期・時間帯で実施できるようにすべき。
- バス路線の再編後のサービス水準を維持するために十分な供給が確保できるよう、地域の求めに応じて柔軟に配分できるルールを用意する必要がある。
- タクシー運賃はバス運賃からはかけ離れているため、バス運賃に準じた運賃を採用できないか。
- 準特定地域においても路線バスの再編や廃止代替として日本版ライドシェアを実施する可能性があり得るため、準特定地域におけるバス事業者の日本版ライドシェアへの参入のあり方を検討すべきではないか。
- タクシー事業者からのサポートとしては、運行管理者のOJT、ドライバーの研修等が考えられる。

## パターン① バス・鉄道事業者がタクシー事業者とのパートナーシップを組む場合

- バス・鉄道事業者の施設・車両の共用を促進するために、必要な規制の適正化（施設要件緩和等）を具体的に検討すべきではないか。
- 両事業者の従業員のマルチタスクを促進するため、例えば、労務管理・就業条件等のあり方について整理すべきではないか。
- バス・鉄道のダイヤ等を踏まえた実施可能時間帯を設定できるようにするなど、日本版ライドシェアの柔軟運用を図るべきではないか。

## パターン② バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受ける場合

- タクシー事業の許可に関して、バス・鉄道事業と重複する資格・施設要件を緩和すべきではないか。
- 運送責任を負い、運行管理・車両整備管理の能力を有し、ドライバーの適切な労働条件を確保できるのであれば、タクシー車両数に関わらず、日本版ライドシェアの投入車両数を柔軟に設定できるようにすべきではないか。
- 両事業者の従業員のマルチタスクを促進するため、例えば、労務管理・就業条件等のあり方について整理すべきではないか（再掲）。
- バス・鉄道のダイヤ等を踏まえた実施可能時間帯を設定できるようにするなど、日本版ライドシェアの柔軟運用を図るべきではないか（再掲）。