

バス・鉄道事業者による日本版ライドシェア  
への参画についての論点整理  
(案)

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会

令和6年12月

## 目次

1. はじめに	1
2. バス・鉄道事業者の参画の在り方	1
3. バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受けるパターン	2
3-1 タクシー事業の許可要件の緩和	2
(1) 営業所、自動車車庫及び休憩、仮眠又は睡眠のための施設	2
(2) 専従役員を選任	3
(3) 役員の法令試験	3
3-2 タクシー事業の許可要件の緩和（実態を踏まえ、検討の深掘り）	4
3-3 日本版ライドシェアの柔軟運用	4
4. 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組むパターン	5
4-1 施設・車両の共用	5
4-2 労務管理・就業規則	6
4-3 日本版ライドシェアの柔軟運用	6
5. おわりに	6

## 1. はじめに

○ 本年3月、地域交通における「担い手」、「移動の足」を確保するため、当部会における議論を踏まえ、適切な運行管理・車両整備管理によるドライバー・車両の安全の確保、事故時をはじめとした運送の責任、ドライバーの適切な労働条件の確保を前提に、自家用車活用事業（以下、「日本版ライドシェア」という。）を創設した。

○ 制度創設以降、日本版ライドシェアの取組は、自家用有償旅客運送（以下、「公共ライドシェア」という。）とともに広がっており、タクシー事業者や地方公共団体などの多くの関係者により、「交通空白」解消に向けた取組が全国的に進んでいるところである。

○ 一方で、タクシー事業者以外の交通事業者であるバス・鉄道事業者からは、

- ・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を活用できないか。
- ・終電、終バス後やタクシー営業時間後の輸送ニーズに対応して、日本版ライドシェアを活用できないか。
- ・観光需要の季節波動の大きい地域において、貸切バス利用需要が閑散期となりタクシー等個別輸送需要が高まるシーズンに、日本版ライドシェアを活用できないか。
- ・二次交通の確保のために日本版ライドシェアや公共ライドシェアを実施するに当たっては、タクシー事業者の協力も受けつつ、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といった連携が考えられる。

といった日本版ライドシェアへの参画に関する関心が示されており、これまで当部会において、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画の在り方について、バス・鉄道事業者のヒアリングも行いつつ、検討を進めてきたところである。

## 2. バス・鉄道事業者の参画の在り方

○ 日本版ライドシェアを実施するに当たっては、適切な運行管理等の安全、運送責任、ドライバーの適切な労働条件が確保されているか、また、その能力を有しているかといった点を確認することが必要であり、そのため、日本版ライドシェアを実施しようとするバス・鉄道事業者は、タクシー事業の許可を受けることが基本となる。

○ 一方、本来業務を補完することを目的として日本版ライドシェアに参画しようとするバス・鉄道事業者にとって、通常のタクシー事業の許可と同一の基準に基づき、タクシー車両数、二種免許ドライバー、運行管理者等の保有・配置を行うのは、参画の目的が日本版ライドシェアの活用による本来業務の補完であるということに鑑みれば、負担になる場合

36 もあることから、バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受けず、既存のタクシー事業  
37 者とパートナーシップを結んだうえで、日本版ライドシェアに参画する方法も有効である  
38 と考えられる。

39

- 40 ○ このため、バス・鉄道事業者の日本版ライドシェアへの参画の手法としては、  
41 ・バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受けるパターン（以下「3.」）  
42 ・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組むパターン（以下「4.」）  
43 が考えられるところ、バス・鉄道事業者の日本版ライドシェアへの参画を促進していくた  
44 め、それぞれのパターンにおいて、関連する制度・運用改善やガイドラインの策定を検討  
45 していくべきである。

46

47

### 48 3. バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受けるパターン

- 49 ○ バス・鉄道事業者がタクシー事業の許可を受けて日本版ライドシェアに参画するパター  
50 ンにおいては、タクシー事業の許可要件及び日本版ライドシェア制度について、バス・鉄  
51 道事業者が参画する場面を想定して、以下の事項を踏まえて、必要な措置を講ずべきであ  
52 る。

53

#### 54 3-1 タクシー事業の許可要件の緩和

- 55 ○ 日本版ライドシェアについて、その実施主体となる場合には、適切な運行管理等の安全、  
56 運送責任、ドライバーの適切な労働条件が確保されているか、また、その能力を有してい  
57 るかといった点を確認することが必要であることから、これらを備えていることを確認す  
58 るため、タクシー事業の許可を受けることが要件となっている。

59

- 60 ○ 具体的には、営業所等の施設設置要件や管理運営体制（運行管理、役員の専従等の体制）  
61 などの要件適合性を確認したうえで、タクシー事業の許可がなされるが、バス・鉄道事業  
62 者による効率的な参画を実現するうえで有効であると考えられる以下の許可要件につい  
63 ては、必要な措置を講ずべきである。

64

#### 65 (1) 営業所、自動車車庫及び休憩、仮眠又は睡眠のための施設

- 66 ○ タクシー事業の許可に当たっては、  
67 ・事業計画を的確に遂行するに足る規模の営業所  
68 ・営業所に配置する事業用自動車の全てを確実に収容でき、事業用自動車の出入りに  
69 支障がない構造の自動車車庫  
70 ・事業計画を的確に遂行するに足る規模及び適切な設備を有し、事業計画に照らし運

71 転者が常時使用することができる休憩、仮眠又は睡眠のための施設（以下、休憩等  
72 施設という。）

73 を設置する必要があり、自動車車庫及び休憩等施設については、原則として他の用途  
74 に使用される部分と明確に区画されていることが必要となっている。

75  
76 ○ しかしながら、タクシー事業と同様に道路運送法に基づく許可を受けているバス事  
77 業者に関しては、同等の許可要件に基づき、既に営業所、自動車車庫及び休憩等施設を  
78 備えたうえでバス事業を実施しているため、当該事業者が補完的に日本版ライドシェ  
79 アを実施することを目的としてタクシー事業の許可を受けようとする場合には、適切  
80 な規模・機能を有した同種施設を有しているのであれば、こうした施設を「専用の区  
81 画」として新たに確保することまでは必ずしも必要ないと考えられる。

82  
83 ○ また、日本版ライドシェアを実施することを目的として、鉄道事業者がタクシー事  
84 業の許可を受けようとする場合には、鉄道事業の安全性等に影響を及ぼすことがない  
85 範囲内で、事業所や駅舎用地等が適切な規模・機能を有しており、これらの施設を活  
86 用することが可能であれば、営業所、自動車車庫及び休憩等施設を「専用の区画」とし  
87 て新たに確保することまでは必ずしも必要ないと考えられる。

## 88 89 (2) 専従役員の選任

90 ○ タクシー事業の許可に当たっては、タクシーの運行管理や車両整備管理といった管  
91 理運営体制の責任者として、当該事業者の役員のうち、1名以上が専従することが必  
92 要となっている。

93  
94 ○ 一方、バス事業者が日本版ライドシェアを実施することを目的として、タクシー事  
95 業の許可を受けようとする場合には、役員の専従要件を緩和し、バス事業の管理運営  
96 体制の責任者がタクシー事業の管理運営体制の責任者を兼任できることとすべきであ  
97 る。

## 98 99 (3) 役員の法令試験

100 ○ タクシー事業の許可に当たっては、その事業者の業務を執行する常勤の役員が、事  
101 業の遂行に必要な法令の知識を有することが必要となっており、これを確認するため、  
102 通常、(2)の役員が、地方運輸局等の実施する道路運送法の法令試験に合格すること  
103 が要件とされている。

104  
105 ○ 一方、タクシー事業と同様に道路運送法に基づく許可を受けているバス事業者に関

106 しては、同等の許可要件に基づき、既に対象となる役員が道路運送法の法令試験に合  
107 格しているため、当該事業者が補完的に日本版ライドシェアを実施することを目的と  
108 してタクシー事業の許可を受けようとする場合には、改めて当該法令試験を受験する  
109 ことまでは必ずしも必要ないと考えられる。

### 111 3-2 タクシー事業の許可要件の緩和（実態を踏まえ、検討の深掘り）

112 ○ 本来業務を補完することを目的として日本版ライドシェアに参画しようとするバス事業  
113 者が、タクシー事業の許可を受けようとする際、通常のタクシー事業と同様に、必要なタ  
114 クシー車両数を保有すべきかといった点について、その主な目的が日本版ライドシェアへ  
115 の参画ということであれば、当該基準の緩和について検討することが必要である。

116  
117 ○ その際、日本版ライドシェアを実施するに当たっては、適切な運行管理等の安全、運送  
118 責任、ドライバーの適切な労働条件が確保されているか、また、その能力を有しているか  
119 といった点を確認することが必要であるが、仮に道路運送法の許可を受けているバス事業  
120 者が、タクシー事業の許可に必要なこれらの体制・能力を有していると認められるのであ  
121 れば、必ずしも必要なタクシー車両数<sup>1</sup>を保有しない形で、日本版ライドシェアへの参画に  
122 限定したタクシー事業の許可区分を設けることも考えられる。

123  
124 ○ 特に、外形的に確認することが困難な運行管理能力については、公益財団法人運行管理  
125 者試験センターが実施する試験がバス事業もタクシー事業も同一の試験区分「運行管理者  
126 試験（旅客）」であることも踏まえ、実態を深掘りして検討することが必要である。そのた  
127 め、バス事業及びタクシー事業双方の運行管理の実務経験を有する運行管理者からのヒア  
128 リングや先行的なトライアル等により、課題の有無について確認することが必要である。

### 130 3-3 日本版ライドシェアの柔軟運用

131 ○ 日本版ライドシェアは、タクシーを補完することを目的として、通常よりも需要が高ま  
132 る時期・時間帯において、その不足分について地域の自家用車や一般ドライバーを活用す  
133 る事業であるが、バス・鉄道事業者の一部は、終バス・終電後を補完する交通結節点から  
134 の輸送サービスや路線再編に伴う補完的な輸送サービスとして、日本版ライドシェアの活  
135 用を検討している。

136  
137 ○ これを踏まえると、バス・鉄道事業者は、現在、本来業務として行っているバス・鉄道

---

<sup>1</sup> タクシー事業の許可に当たっては、人口 50 万人以上の都市を含む営業区域にあっては 10 両以上、その他の営業区域に  
あっては 5 両以上の事業用自動車を配置することが求められている。

138 事業を運営する中で、地域、時期及び時間帯ごとの移動ニーズをきめ細やかに把握してお  
139 り、これらのニーズを日本版ライドシェアの実施地域、時期及び時間帯に反映させること  
140 ができるようにすることが望ましい。さらに、路線再編に伴う日本版ライドシェアの活用  
141 に当たっては、バス事業と日本版ライドシェアの適切な役割分担のもと、必要な実施地域、  
142 時期及び時間帯も踏まえたうえで、再編の在り方を総合的に検討・調整することが有効で  
143 あり、そうしたニーズも同様に反映させられることが必要である。

144  
145 ○ また、運賃や運行区域についても、終バス・終電後を補完する交通結節点からの輸送サ  
146 ービスや路線再編に伴う補完的な輸送サービスとして旅客の利便性も踏まえたうえで、適  
147 切な内容を設定することが望ましく、そのため、現行制度においても可能とされている、  
148 地域における協議会を経て独自の運賃を設定する「協議運賃制度」の活用や、よりきめ細  
149 やかな輸送に対応できるよう、タクシーの営業区域よりもダウンサイズした運行区域の設  
150 定も有効である。

151  
152 ○ さらに、タクシーといった個別輸送を補完する現行の日本版ライドシェアと同様の考え  
153 方を、バス事業者が実施する乗合輸送においても展開する場合の課題等について整理する  
154 とともに、バス事業者の具体のニーズを踏まえたうえで、検討を行う。

#### 155 156 157 4. 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組むパターン

158 ○ 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組んで日本版ライドシェアに  
159 参画するパターンにおいては、バス・鉄道事業者とタクシー事業者の間で、ドライバー、  
160 施設、車両の共用が行われることやドライバーが複数事業者に雇用されることを想定して、  
161 以下の事項を踏まえて、必要な措置を講ずべきである。

#### 162 163 4-1 施設・車両の共用

164 ○ 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組んで日本版ライドシェアに  
165 参画するパターンにおいては、パートナーシップを組むバス・鉄道事業者の営業所（事業  
166 所）、自動車車庫、休憩等施設、駅舎等の営業関連施設や社用車、乗合タクシーの遊休車両  
167 を、日本版ライドシェアの実施主体となるタクシー事業者と共用することが考えられる。

168  
169 ○ また、バス・鉄道事業者が所有する車両を、パートナーシップを結ぶタクシー事業者が、  
170 日本版ライドシェアの車両として活用しようとする場合には、双方が結ぶ協定等において、  
171 当該車両の使用権原に関する事項（日本版ライドシェア実施時には、タクシー事業者が当  
172 該車両の使用権原を有すること）を盛り込むことにより、バス・鉄道事業者が保有する車

173 両を日本版ライドシェアの車両として使用することが可能である。

174

#### 175 4-2 労務管理・就業規則

176 ○ 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組んで日本版ライドシェアに  
177 参画するパターンにおいては、バス・鉄道事業者とタクシー事業者との間でドライバーを  
178 シェアすることが考えられる。この場合、当該ドライバーはバス・鉄道事業者及びタクシ  
179 ー事業者双方において勤務することとなり、一般的に、複数の事業者に雇用され、副業・  
180 兼業を行う従業員に対しては、労働基準法に基づき、労働時間を通算して労務管理をしな  
181 ければならない。

182

183

184 ○ 特に、日本版ライドシェアのドライバーとして従事する場合については、「自動車運転者  
185 の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)」に準じることが必要がある<sup>2</sup>ことから、  
186 兼業する双方の事業において自動車の乗務に従事するようなケースにおいては、運送分野  
187 における従業員の労務管理を徹底するため、主たる勤務先の事業者と従たる勤務先の事業  
188 者が協定等を結ぶこととし、こうしたケースを想定した労務管理・就業規則に係る手引き  
189 を今後整備することが必要である。

190

191

#### 192 4-3 日本版ライドシェアの柔軟運用

193 ○ 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組むパターンにおける日本版  
194 ライドシェアの柔軟運用については、上述した「3-3」と同様である。

195

196

#### 197 5. おわりに

198 ○ 以上のとおり、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画を促進するため、  
199 必要な制度・運用改善やガイドラインの策定などの必要な措置を講じることが必要である  
200 が、その際、日本版ライドシェアの安全・安心を担保するためには、実態を十分に精査し  
201 つつ検討を進めるべきである。そのため、バス・鉄道事業者の協力を得て、先行的なトラ  
202 イアルの実施し、課題の有無等を確認した上で、講ずべき必要な措置のとりまとめを進め  
203 ていくべきである。

---

<sup>2</sup> 労働基準法では、原則、1日8時間を超えて労働させてはならないこととなっているが、バス・タクシーの運転者に対し  
ては、改善基準告示によりさらに、継続11時間以上休息時間を与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らないこ  
ととなっている。

204

205 ○ なお、日本版ライドシェアは本年3月の導入以降、累次のバージョンアップを重ねてき  
206 たことで、制度全般が複雑になってきているとの指摘もある。この指摘については、供給  
207 サイドにおける対応の問題であるため、国においては、最新の制度を反映した利便性の高  
208 いサービスが提供されるよう、タクシー事業者等に対して、適切かつ丁寧な説明・周知を  
209 行うべきである。一方、需要サイドからみると、バス・鉄道の利用の一環として、当該サ  
210 ービスが提供される局面も増えると考えられることから、様々なユースケースを想定して、  
211 タクシーや日本版ライドシェアといった個別輸送サービスに利用者が便利にアクセスする  
212 ための配車アプリや予約システム等のインターフェイスの適切な整備を促進することが重  
213 要である。