

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

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) 役員が法令試験	3
3-2 バス事業の実態を踏まえた検討の深掘り	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、タクシー業務に対する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を確保するといった能力を有しているか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・配置を行うことが負担になる場合もあることから、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と考えられる。

- 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、
 - ・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.」）
 - ・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.」）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していくべきである。

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

- 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る。

3-1 タクシー事業の許可要件の緩和

- 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、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ることから、これらを備えていることを確認するため、タクシー事業の許可を受けることが要件となっている。
- 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）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ては、必要な措置を講ずべきである。

(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

- タクシー事業の許可に当たっては、
 - ・事業計画を的確に遂行するに足る規模の営業所
 - ・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支障がない構造の自動車車庫
 - ・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

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、休憩等施設という。）

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。

- 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。
- 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。

(2) 専従役員の選任

- 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要となっている。
- 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る。

(3) 役員の法令試験

- 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、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が要件とされている。
- 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

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ことまでは必ずしも必要ないと考えられる。

3-2 バス事業の実態を踏まえた検討の深掘り

- 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の参画ということであれば、当該要件の緩和について検討することが必要である。
- 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るが、仮に道路運送法の許可を受けているバス事業者が、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れば、必ずしも必要なタクシー車両数¹を保有しない形で、日本版ライドシェアへの参画に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。
- 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。

3-3 日本版ライドシェアの柔軟運用

- 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用を検討している。
- 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

¹ 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。

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にあたっては、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、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。

- 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、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²や、よりきめ細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定も有効である。
- 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。

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

- 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、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、以下の事項を踏まえて、必要な措置を講ずべきである。

4-1 施設・車両の共用

- 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。
- 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、

² 地域公共交通会議や地域交通法の法定協議会と合同開催を行うことなど、合理的な開催手法についても検討し、提示することが重要である。

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、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。

4-2 労務管理・就業規則

- 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・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ければならない。

- 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³ことから、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を今後整備することが必要である。

4-3 日本版ライドシェアの柔軟運用

- 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。

5. おわりに

- 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、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つつ検討

³ 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時間以上休憩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。

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ていくべきである。

- 上記のとおり、バス・鉄道事業者による日本版ライドシェアへの参画に関する措置を整理したが、公共ライドシェアへの参画についても、駅から観光地への二次交通の確保のほか、1. において前述したような、駅員等の人材面でのサポートや移動需要のデータの提供など、日本版ライドシェアと同様のニーズや関心が寄せられている。この点、特に、4. のバス・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ついては、バス・鉄道事業者が自治体やNPO 法人から受託する形で、公共ライドシェアに参画する形態と共通する面もある。このため、日本版ライドシェアに限らず、4. も踏まえながら、公共ライドシェアへの参画も促進し、有効事例の創出や横展開を図っていくことが重要である。

- 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、タクシー、日本版ライドシェアや公共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ためのインターフェイスの適切な整備を促進することが重要である。その際、配車アプリや予約システム等のデジタルの活用はもとより、広報誌による周知や電話による受付など、地域ごとの実情を踏まえて幅広い利用者ニーズに対応する必要性に留意すべきである。