

【電子版】



2023年 第32号 2023年11月28日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201

tel. 03-3875-8071

fax. 03-3874-4997

メール info@jikosoren.jp

ホームページ→



関係省庁やタク議連の動向を注視

ライドシェア解禁へ 年内にも一定の方向性

『デジタル行財政改革会議』（議長＝岸田文雄首相）は、急激な人口減少社会への対応として、利用者起点で我が国の行財政の在り方を見直し、デジタルを最大限に活用して公共サービス等の維持・強化と地域経済の活性化を図り、社会変革を実現するための会合としており、ここでライドシェア導入の検討がされています。

11月22日の第2回の会合では、岸田首相が「規制改革推進会議での議論をしっかりと踏まえ、あらゆる選択肢を排除せず、都市部を含め、タクシーの規制緩和やライドシェアについての喫緊の課題への対応策の議論を加速し、年末に報告を」と斉藤国交相に対して指示しました。

この議論とは、11月13日に開催された『規制改革推進会議・地域産業活性化ワーキンググループ』の第2回会合を指し、そこでは、川邊健太郎委員（LINEヤフー会長）ら7人の委員有志による道路運送法改正、タクシー事業適正化・活性化特措法の廃止、ライドシェア新法の制定などを求める意見書（次ページ）が提出されています。岸田首相は20日の衆議院本会議でも、「意見書も勘案しながら年内に一

「運行管理責任不在」は過去のもの？ RS巡る質疑で首相答弁

22日の衆院・予算委員会（小野寺五典委員長、自民）で再びライドシェア国内解禁問題が取り上げられた。

質疑の中で岸田文雄首相は、「デジタル技術を活用した新たな交通サービスという観点も排除せず、諸外国の先進的な事例も勘案し、年内目途に方向性を出していきたいと考えている」と述べたほか、斉藤鉄夫国交相は、「規制改革推進会議のWGでは安全・安心の観点に加え、既存のタクシー事業者の経営への悪影響やワーキングプア増加への懸念が指摘されているところだ。国交省としてはこうした点も含め、安全・安心を大前提に利用者の交通需要にしっかり

と応えられるようデジタル行財政改革会議などとも連携しながら方策を検討していく」との考えを示した。

一方、河野太郎・規制改革担当相は、これまで国交省が答弁などであげてきた運行管理・整備管理の責任主体を置かないライドシェアについて、「いまそういう例はほとんどなくなっているので国交省に対して規制改革推進会議から各国の状況をきちんと調べるようにということを求めており、近日中にそこは改善されることになると思う」などと述べた。日本維新の会・小野泰輔氏への答弁。

【交通界速報2023. 11. 25付による】

定の方向性を出した上で、できるものからとりくんでいく」と答弁しています。

時間の猶予はありません。年内にも、『デジタル行財政改革会議』においてライドシェア導入についての一定の方向性が出されるとみられます。関係省庁やタクシー・ハイヤー議員連盟の動向を含めて注視しつつ、必要な闘いを強化しなければなりません。

移動難民解消のための利用者起点の規制改革について（意見書）

（2023）令和5年11月13日

規制改革推進会議・地域産業活性化W・G委員ら有志

（中略）…移動難民を解決するため、安全性の確保を大前提として、ライドシェアについて以下の検討を行うべきである。

1 短期的対策 *年内目途に具体的方針決定

（1）道路運送法78条2号（自家用有償旅客運送）について

交通空白地の解釈のさらなる拡大（利用者起点の観点から、移動難民が発生しているエリアや時間帯は全て交通空白地とする）、運行区域や料金についての協議義務を撤廃、株式会社の追加等について検討すべきである。

（2）道路運送法78条3号について

安全を確保しつつ、ドライバー不足を補完できるよう、都市部や観光地も含み、かつ新規の事業者も参入できる新たな制度を緊急に創設すべきである。その際、地域や時間の限定をできるだけ柔軟に解釈すべきである。

（3）二種免許の緩和等

車両やナビゲーションシステムにおける技術進歩、これまでの経験や事故の分析等をふまえ、タクシードライバーに課される二種免許の取得プロセスや地理試験等についても、現状に則したものになるように見直し、適切に緩和していく必要がある。なお、タクシーの走行距離あたり事故件数は自家用車の3.5倍であり、「流し」の場合に空車時に顧客を探すことによる安全不確認や乗車中に乗客から指示を受けること等が原因とも言われている。そのため、配車のみ（ハイヤー）に限定し、またアプリやナビにより経路や行き先の詳細が決定されることを条件に、2種免許を大幅に緩和することも一つの選択肢である。

2 第二ステップ（新業態として新法の制定） *年度内目途に具体的方針を決定

短期的な対策のみでは、地域や時間を予め限定した対処療法的な運用とならざるを得ず、都市部における混雑時間帯や雨天時の帰宅需要、訪日観光客の移動需

要への対応など、抜本的な移動難民の解決にはつながらない。また、欧米諸国のこれまでの制度的取組みを参考に、ライドシェア事業に適切に規制を課すためには、法律上の明確な位置づけが必要である。

そのため、来年を目途に、ライドシェア事業を新たに位置づける法律の制定を検討すべきである。

その際、海外の規制等も参考に徹底的な安全対策を実施することが必要である。また、「利用者起点」の観点から適切なルールを設計すること、幅広い担い手を創出できるようにすること、事業者の新規参入を促進することも重要である。加えて、フリーランス・事業者間取引適正化法の適切な執行等を通じたドライバーとの取引適正化や就業環境の整備についても同時に取り組むべきである。

(安全対策の例)

- ・ ドライバー審査（本人確認、犯罪歴・事故歴審査、健康診断書の確認等）
- ・ ドライバー管理（乗務時間管理、苦情の適切な処理、レーティング機能搭載、アカウント停止等のペナルティ等）
- ・ ライドシェア事業者による対物対人の保険加入義務
- ・ ライドシェア事業者による適切な運行管理の実施（アルコール呼気検査（デジタル機器等を活用）、乗務時間管理等）
- ・ 整備管理責任者、事故時の責任者の選任
- ・ 性犯罪対策（犯罪歴審査、乗車中の連絡体制、ドライブレコーダー、ドライバーを選択できること等）

また、上記の対応と同時に、タクシーの規制改革も必要である。特に、タクシー特措法は、車両数をベースとした規制となっており、目下の人手不足を反映した体系となっていない。そのため、同法の撤廃、少なくとも特定地域・準特定地域の指定要件や許可要件の見直しを行うべきである。また、営業区域の見直し、点検整備の頻度の見直し、ソフトメータやダイナミックプライシングの普及促進、書面のDX化等、ドライバーが働きやすい環境整備にも取り組むべきである。

(資料元)

https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/231113/local_ref04.pdf