

【電子版】



2024年 第12号 2024年 4月24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→



東京皮切りに自家用車の運行始まる

日本型ライドシェア 早くも対象エリア全国 12 地域に拡大

4月8日、いわゆる「日本型ライドシェア※」の運行が始まりました。

東京を皮切りに、神奈川、愛知、京都の一部エリアで事業が展開されています。運行に利用される配車アプリは、GO（ゴー）、S.RIDE（エスライド）、Uber（ウーバー）の3社です。対応タクシー事業者は、4月10日時点で56社が事業許可を受けており、24社が審査中となっています。

※ 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）

遡ること3月29日、国土交通省は「日本型ライドシェア」の関係通達を発出しており、先行4地域に加えて、札幌交通圏、仙台市、埼玉・県南中央交通圏、千葉交通圏、大阪市域交通圏、神戸市域交通圏、広島交通圏、福岡交通圏の8地域を新たな対象エリアとしました。追加された8地域については、「タクシーの不足車両数」を算出し、5月以降、タクシー事業者に実施意向のある地域で順次実施するとスケジュールを示しています。

「日本型ライドシェア」の対象エリアは、民間の配車アプリのマッチング率データを基に国交省がタクシー不足状態と判断します。そうして算出した配車可能曜日・時間帯・不足車両数を、申請事業者へ配分するしくみとなっています。

また、配車アプリの普及率が低い地方部では、より簡便な方法で導入を認めるようにするとしています（特定の時間帯において当該営業区域のタクシー台数の5%を暫定的な不足数とみなすなど）。

自交総連は、3月7日の国交省交渉で、対象エリアの認定について、行政が民間企業のデータを活用する点と、配車アプリのマッチング率のデータのみでタクシーの不足状態を判断する点に問題があると指摘しました。

ところが今回の発表で、さらに恣意的な判断で対象エリアが全国へ拡大されていくことが判明しています。自交総連は、ただちに「日本型ライドシェア」を見直すよう国交省へ求めていきます。

国土交通省 報道発表資料

(https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000416.html)

新たな白タク合法化 いずれの形態であっても断固反対

新たな形態の「自家用車活用事業」について、主な施策は三つあります。

一つ目は、「日本型ライドシェア」。二つ目は、4月中に国交省が新しい制度通達を出すとしている「自家用有償旅客運送制度の改革案」。そして、三つ目は、6月を目途に制度設計するとしている、タクシー事業者以外の事業者が自家用車・一般ドライバーによる旅客輸送に参加できるようにする「ライドシェア新法」です。

一つ目と二つ目は、どちらもタクシー事業者が運営主体の「自家用車活用事業」ですが、制度の根拠となる法律が異なります。

「日本型ライドシェア」は、道運法第78条3号に基づき、「自家用車活用事業」を行います。つまり、「タクシー不足」が、条文の【公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合において、…運送の用に供するとき】に該当するという理屈です。あくまで一時的な位置づけの制度であり、恒常的なものではないとしています。

二つ目の「自家用有償旅客運送制度の改革案」は、道運法第78条2号に基づき、これまで交通空白地で非営利でボランティア的に行われていた自家用有償旅客運送の運用を緩和・拡大する施策です。つまり、非営利と営利のタクシーとの棲み分けを覆すものです。神奈川県が4月17日から12月16日までの8カ月間行うとしている「かなライド（神奈川県型ライドシェア）」はこちらに当たります。

どちらの制度も、競合によりタクシー労働者の営業収入に大きな影響が及びます。

さらに国会では、三つ目の「ライドシェア新法」の制定についての議論がすでに具体的に行われています。

4月11日開催の規制改革推進会議「地域産業活性化WG」では、LINEヤフー社の川邊健太郎会長や、株式会社タイミーの執行役員らが、利用者目線にまったく立つことなく、独自のアンケート調査を根拠に、「副業としてライドシェアをやりたがっている人がいる」と主張し、全面解禁を強硬に求めています。

自交総連は、いずれの形態であっても白タク＝ライドシェアは安心・安全を崩壊させ、タクシー労働者の営収を悪化させるものと考えており、断固反対します。



ライドシェア解禁、労働団体以外からも異論あがる

政府主導で進むライドシェア解禁議論に対して、労働団体以外からも異論があがっています。

国立国会図書館は3月8日、「ライドシェアをめぐる論点～諸外国の制度比較を中心に」というレポートを刊行し、日本の類似制度と併せて、アメリカ、中国、

イギリス、フランスのライドシェア制度についてまとめています。

このレポートでのライドシェアの定義は、「①タクシーの営業資格を持たない一般の運転者が、②配車専用アプリ等を提供するプラットフォーム事業者の仲介により、③自家用車を使って、④営利目的で乗客を運送するサービス」としています。

そして、十把一絡げにライドシェアといっても、国によって様々な共通点や相違点があるとしながらも、①いずれの国も運転者の要件には一定の規制を課していること、②アメリカ・イギリス・フランスではプラットフォーム事業者と運転者の雇用関係をめぐる法廷闘争を含めた議論が続いていること、③いずれの国も定期的な車両点検・商用保険の加入を義務付けていること、④非営利型ライドシェアについてアメリカやフランスではガソリン代の実費折半という形で広く利用されていることを比較・整理しました。

また4月18日には、日本労働弁護団が「『ライドシェア』の実施及び法制化に反対する声明」を公表しており、「日本型ライドシェア」を含めたすべてのライドシェア実施に反対するとしています。

国立国会図書館 刊行

「ライドシェアをめぐる論点～諸外国の制度比較を中心に : Issue Brief」

(<https://dl.ndl.go.jp/view/prepareDownload?itemId=info:ndljp/pid/13342055>)

日本労働弁護団 発表

「『ライドシェア』の実施及び法制化に反対する声明」

(<https://roudou-bengodan.org/wpRB/wp-content/uploads/2024/04/ライドシェア声明240417.pdf>)