

「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための 地域の自家用車・ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」に係るパブリックコメントに対する意見

## 1. 総論

(意見)

- 本案で示されている次のような制約の下では、多様かつ変動的な移動ニーズに柔軟に対応し、利用者が求める最適な運送サービスを提供することは困難であり、本案に基づく自家用車活用事業による移動難民の解消効果は限定的なものとなることが見込まれる。そのため、以下の各項目に関する意見で述べるように、これらの制約条件の撤回・見直しを検討していただきたい。
  - 運行主体がタクシー事業者に限定されていること
  - あらかじめ指定された地域、時期、時間帯における運行のみが認められること
  - 上記地域指定に加えて、タクシー事業者の営業区域による制限を受けること
  - 各事業者が使用できる車両数に上限が設けられていること
- 仮に上記の条件が維持される場合、自家用車活用事業の効果は限定的となり、移動需要の変動に迅速かつ柔軟に対応できる旅客運送システムを構築していくためには、令和5年12月26日付「規制改革推進に関する中間答申」で示されたような、地域・時間帯の制限のない、タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業のための新たな法律制度の導入が必要と考える。自家用車活用事業の効果検証と並行して、新たな法律制度の具体的な設計に関する検討を早急に進めていただきたい。

## 2. 対象地域、時期及び時間帯の指定、並びに営業区域規制について

【該当箇所：1（1）、1（2）】

(意見)

- 自家用車活用事業の運行範囲に係る地域、時期及び時間帯の指定制、並びに営業区域規制を撤回していただきたい。

(理由)

- 本案は、自家用車活用事業の運行範囲について、あらかじめ指定されたタクシーが不足する地域、時期及び時間帯に制限するとともに、発着地いずれかがタクシー事業者の営業区域内に存することを求める制限を課している。しかし、多様な移動ニーズに柔軟に対応し、真に最適な運送サービスを提供するためには、本来、運行地域、時期、時間について規制を設けるべきではない。
- 例えば、現状のように600を超える営業区域が設定され、発着地いずれかがタクシー事業者の営業区域内に存することを義務とした場合、多くのドライバーが片道で乗客を乗せて運送サービスを提供したのち、もう一方の片道では、当該タクシー事業者の営業区域に乗客を乗せずに戻らざるを得ないケースが大半となると考えられる。これは地域に移動の足の不足の解消という目的と反するものである。

(意見)

- 仮に地域、時期、時間帯の指定を維持するのであれば、時間帯の指定にあたっては、1時間だけなど過度な時間制限を設けてしまうと、ドライバーの確保が困難になってしまうため、ドライバーがある程度まとまって稼働できるような時間単位とすべきである。
- また、対象地域、時期、時間帯の指定および変更は、タクシー事業者における投資判断や事業の安定性に大きく影響することから、政府において透明性のあるプロセスに基づいて定めていただきたい。
- タクシー不足は、すなわち地域の移動の足の不足であり、その実態はタクシーの配車アプリのデータだけでは把握しきれない。タクシーの配車アプリで把握できる需要は限定的であり、いかに地域の潜在的な需要を把握するかが重要である。地域、時期、時間帯、それぞれの不足車両数の指定に際しては、配車アプリのデータだけでなく、潜在的な需要も含めた需要動向のデータを極力広く活用するとともに、学校、介護施設など、人の送迎を必要とする施設におけるドライバー不足の実態、住民や自治体の声など定性的な情報も考慮に入れていただきたい。

### 3. 使用可能な車両数の制限について

【該当箇所：1（2）】

(意見)

- タクシー事業者ごとに使用可能な車両数に係る制限の導入を撤回していただきたい。仮に台数制限を維持するのであれば、なぜこのような台数制限の下でもタクシー不足分の運送サービスの供給という目的を果たせると考えられるのか、国土交通省の見解をご説明いただきたい。

(理由)

- タクシー事業者ごとに使用可能な車両数について、国土交通省が指定する不足車両数の範囲内であり、かつ、事業者ごとに当該地域に配置している事業用自動車の車両数の範囲内とするという制限が設けられている。いずれの車両数も、その時々における現実の需要量とは無関係に設定されるものであり、このような供給制限の下で、変動する需要に適切に対応することは困難と考えられる。少なくとも、実際のサービス開始がなされて初めて台数制限の必要性・程度を正確に把握できるのであり、制度運用前から厳格な台数制限を設けることは、潜在的な需給ギャップを見誤る可能性が高く、避けるべきと考える。

(意見)

- 仮に台数制限を設ける場合でも、事業者ごとに当該地域に配置している事業用自動車の車両数の範囲内とする制限は設けないでいただきたい。仮に当該制限も維持するのであれば、不足車両数の範囲内という制限に加えて当該制限を設ける必要性について、国土交通省の見解をご説明いただきたい。

(理由)

- 供給調整としては、当該地域の自家用車活用事業の総車両数が国土交通省の指定する不足車両数の範囲内であれば十分であり、さらに事業者ごとの保有車両数の範囲内とする二重の制限を課すべき合理的理由は見当たらない。
- この点、事業者の保有車両数による制限の理由をあえて推測すれば、事業用自動車の保有車両数の多いタクシー会社ほど、稼働する車両数が多くなっても安全な運行管理が可能であるという想定があると考えられる。しかし、運行管理の安全性については、自家用車活用事業の許可取得時に十分な運行管理体制があることを確認できれば足り、それが確認できる限りにおいて、事業用車両数の少ない事業者でも当該車両数以上の数の自家用自動車の活用を認めて問題はないはずである。

(意見)

- 仮に台数制限が設けられる場合には、自家用車活用事業の許可を受けられるタクシー会社と台数に限りが出る中で、手を挙げたタクシー会社に対する車両数の分配方法も大きな論点の一つになると考える。不足台数分の供給量の分配は、透明化された明確なプロセスにて明確・公表されたプロセスを設けるべきであると考えますが、この分配方法に関する国土交通省の見解をご説明いただきたい。

#### 4. 運賃について

【該当箇所：1（2）】

(意見)

- 78条2号と同様、自家用車活用事業においても、一定のダイナミックプライシングが可能であることを明確にしていきたい。
- その際、上下5割といった上下限の規制は設けず、下限は現状のタクシー初乗り運賃程度、上限は現状のタクシー運賃の3倍程度の許容度が必要と考える。
- またタクシーにおける事前確定変動運賃制では、実際の乗車時間・距離が想定よりも大幅に増加した場合に運賃を調整する仕組みが導入されていない。海外でのダイナミックプライシングにおいては必須の仕組みであり、乗客による事前確定運賃の悪用（寄り道や行き先の追加を指示するなど）を防ぐためにも導入が必要である。

(理由)

- ダイナミックプライシング導入の必要性について
  - 自家用車活用事業における運賃について、本案には「運賃は事前確定運賃により決定し」と記載されている。また、交通政策審議会 令和5年度第1回自動車部会における「【参考資料】地域の自家用車・一般ドライバーによる有償運送の許可について（案）」には「運賃及び料金は、法人タクシー事業者の認可された事前確定運賃によること」と記載されている。以上の記載からは、自家用車活用事業においてダイナミックプライシングが可能であるか否かは明らかではない。

- 他方、令和5年12月26日付「規制改革推進に関する中間答申」には、道路運送法78条2号による自家用有償旅客運送について、令和5年度措置事項として、「地域における自家用有償旅客運送を持続可能なものとするため…一定のダイナミックプライシングが可能であることを明確化する」との記載が盛り込まれている。
- 自家用車活用事業においても、需要の変動に対して柔軟に供給量を調整するとともに、事業を持続可能な形で運営していく上で、一定のダイナミックプライシングを可能とすることが必要であることは、78条2号と同様である。
- 変動幅について
  - 上記意見の一つの根拠として、現状でタクシー事業者が配車手数料を1千円程度に設定している実情を考えると、短距離輸送の場合は総額が距離運賃の2倍を超過している状況があると言える。

## 5. ドライバーの就業形態について

【該当箇所：1（1）、1（2）】

（意見）

- 自家用車活用事業において十分な数と質のドライバーを確保するためには、雇用のみならず、業務委託形態での就業も認めることが不可欠と考える。この点、本案にはドライバーの就業形態に関する記載はないが、交通政策審議会自動車部会令和5年度第1回会合における資料2-1「自家用車活用事業（仮称）のドライバーの働き方について」（以下「交通政策審議会資料」）は、労働者性の肯定につながる可能性の高い内容を数多く含んでおり、事実上、雇用に限定するものとなっている。

そのため、業務委託形態での就業が可能になるよう、労働者性が肯定されるリスクを低減する観点から、交通政策審議会資料に記載されている内容について、以下のように見直しをいただきたい。

### ①配車依頼の受諾

交通政策審議会資料3頁では、乗務中の流れとして「合理的な理由なく配車依頼を承諾しない場合には、契約を踏まえ、業務懈怠と見做して、タクシー事業者による指導を行う。」との記載があるが、このような指導を行うか否かはタクシー事業者の裁量に任せられるべきであり、本記載は削除すべきである。

### ②日常の教育

交通政策審議会資料4頁の「運転者への日常の教育」の項目は、「過去のドライブレコーダーの映像等を見せて」や「実際の事故時の映像を見せて」など、具体的な指導方法まで指定するような記載ぶりとなっている。しかし、ドライバーの質と安全性を確保するための最低限の内容や時間数にとどめ、細かな指導内容や方法については、現場の状況に合わせてタクシー事業者の裁量で判断できるようにすべきである。

### ③シフト制での労働

交通政策審議会資料4頁では、タクシー事業者の役割として「必要なドライバーを確保するためのシフト作成」との記載があるが、ドライバーの管理方法についてはタクシー事業者の裁量によって決められるべきであり、本記載は削除すべきである。

### ④合計労働時間の管理

交通政策審議会資料4頁では、「他社の業務に従事することは制約されないが、合計勤務時間数などの労務管理は行う」との記載があるが、ドライバーの働き方の管理についてはタクシー事業者の裁量に任されるべきであり、このような具体的な記載は削除すべきである。

## 6. 運行主体について

【該当箇所：1（1）】

（意見）

- 自家用車活用事業の対象地域はタクシー特措法の適用除外とし、タクシー会社の新規参入を可能とすべきである。
- ハイヤー会社（その他・都市型）も運行主体として認められることを明確にしてください。

（理由）

- 一般乗用旅客自動車運送事業の許可を有することが運行主体の要件とされているところ、実施地域がタクシー特措法（「特定地域および準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化および活性化に関する特別措置法」）上の特定地域または準特定地域にあたる場合には、新規に当該許可を得て自家用車活用事業に参入することはできないこととなる。しかし、そもそも自家用車活用事業はタクシーの供給が不足している地域において行われるのであるから、供給過剰やそのおそれが生じている地域における供給調整を目的とするタクシー特措法を自家用車活用事業の対象地域にまで適用することは、同法の趣旨にも合致しない。
- 本案の許可基準の資格要件には「一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けていること」と記載されているところ、タクシーとハイヤーはいずれも一般乗用旅客自動車運送事業（道路運送法3条1項ハ）にあたる。そのため、ハイヤー会社も運行主体として認められると解釈できるが、「タクシー事業者」という用語が使われており、そのことが明確でない。

## 7. ドライバーの質の確保について

【該当箇所：1（1）、1（2）】

（1）ドライバーの教育

（意見）

- ドライバーに対して行うべき研修および教育については、ドライバーの質と安全性を確保するための最低限の内容を定めるにとどめ、細かな指導内容や方法については、現場の状況に合わせてタクシー事業者の裁量で判断できるようにしていただきたい。

(理由)

- ドライバーに対する研修・教育の具体例が交通政策審議会資料4頁に示されているところ、「過去のドライブレコーダーの映像等を見せて」や「実際の事故時の映像を見せて」など、具体的な方法まで指定するような記載ぶりとなっている。しかし、方法については様々な創意工夫が図られてしかるべきであり、ドライバーの質および安全性を確保するために最低限必要な内容を指定するにとどめた上で、それを超える部分については業界内の競争を促すべきである。

## (2) 運転者証明の提示

(意見)

- 配車アプリ上で所定の情報が乗客に提示される場合には、ドライバーに対して物理的な運転者証明を携行させることは不要と理解してよいか、ご教示いただきたい。

(理由)

- 許可条件として、ドライバーに対して運転者証明を携行させることが求められているところ、交通政策審議会 自動車部会 令和5年度第1回会合における参考資料「地域の自家用車・一般ドライバーによる有償運送の許可について(案)」には「電磁的記録でも可」と記載されている。

## (3) ドライバーの評価

(意見)

- ドライバーに対する乗客の評価を可視化することは安全性の向上にもつながることから、配車アプリ上で乗客からドライバーを評価する仕組みを活用することを推奨いただきたい。

## 8. 車両について

【該当箇所：1(2)】

### (1) 自家用自動車の範囲

(意見)

- 活用できる自家用自動車の範囲については、交通政策審議会資料において、「ドライバーが使用権原を有する自家用車」および「タクシー会社が用意する車両(自家用車及びタクシー用車両)」と記載されているが、以下のような車両についても活用できることとしていただきたい。
  - ハイヤー(その他・都市型)、相乗りなどの一般乗用旅客運送事業に供される車両
  - コミュニティバスなどの一般乗合旅客運送事業に供される車両
  - 貨物軽自動車運送事業に供される軽自動車(乗用車および貨物車)

- レンタカー、カーシェア、リースに係る車両

(理由)

- 供給力強化の観点からはさまざまな遊休資産を活用すべきである。

## (2) 安全確保機材

(意見)

- 衝突被害軽減ブレーキ、ドライブレコーダー等の安全確保のための車両の設備等の搭載、またその仕様については各タクシー会社の判断に任せることとし、詳細な規定は避けていただきたい。たとえばサポカー限定とするなど、合理的な範囲内で最低限の基準を示すこととするべき。

(理由)

- 東京ハイヤー・タクシー協会において、3号許可での運行にあたってのガイドライン案が策定されている。このガイドライン案はあくまで業界団体として自主的に規定しているものであるが、あまりに詳細な仕様まで定めると、事業者ごとの創意工夫や柔軟な運用ができなくなってしまう。また、場合によってはこれらの仕様を満たせる一部の事業者だけが運用できる制度となってしまう。国が定める通達においても、このように詳細な仕様まで定めると、上述のような各種制約や不公正な競争状態が発生してしまいかねない。

## (3) 定期点検の期間

(意見)

- タクシー会社による使用車両の点検整備について、自家用車活用事業におけるドライバーの稼働時間・距離がタクシー運転手の稼働時間・距離と比べると大幅に短いことを踏まえ、通常の自家用車と同様の点検期間で足りる旨を明確化いただきたい。

(理由)

- タクシー運転手と比べて稼働時間・距離が大幅に短いにもかかわらず、タクシー車両と同様の定期点検では過度な負担となってしまう。
- 道路運送車両法第48条、自動車点検基準3条などによる定めによれば、自家用車活用事業に用いられる自家用車は、通常の自家用車と同等の扱いである。

## (4) 定期点検の実施主体

(意見)

- 車両の定期点検については、ドライバーの責任で行われるものとし、通達等で定められる一定期間（または一定距離）ごとに点検を行っていただければ、点検の委託先については、当該ドライバーを管理するタクシー会社であっても、その他の整備会社であっても認められることを確認したい。

(理由)

- 柔軟な制度の運用を確保するため。また、タクシー会社のみが定期点検ができることになると、点検サービスに関する健全な競争が働かないおそれがあるため。

## 9. 運行管理について

### 【該当箇所：1（1）】

#### （1）遠隔点呼

##### （意見）

- 遠隔点呼の実施方法は、体調の確認、アルコールチェックなどの目的を達成することができれば、ドライバーが車内や自宅から行うことのできるシンプルかつ柔軟な運用を検討いただきたい。たとえば、顔色を確認するための写真やビデオ録画、アルコールチェッカーを使用している写真、その数値などの必要情報を提出するなどの方法であれば、スマートフォンとアルコール検知器のみで対応することができる。
- 本人確認の手法については、生体認証以外のパスワード認証等の認証方法も認めていただきたい。

##### （理由）

- 小規模なタクシー事業者では、新しい機器の導入や、ドライバー全員とのビデオ通話による体調確認が難しいことが考えられる。安全を確保しながら、ドライバーおよびタクシー事業者の初期投資を抑え、柔軟な運用のできる仕組みとされるべきである。

#### （2）運行管理者

##### （意見）

- 交通政策審議会 令和5年度第1回自動車部会の参考資料「地域の自家用車・一般ドライバーによる有償運送の許可について（案）」には、運行管理体制について「事業用自動車及び稼働させることが可能な自家用自動車の合計が5両以上の営業所においては、当該合計車両数の40両ごとに1名以上の有資格の運行管理者が選任されていること。」と記載されている。この運行管理者の選任要件（車両数に対する運行管理者の割合）を緩和していただきたい。

##### （理由）

- 運行管理をデジタルかつ遠隔で行うことで効率化を図ることができる。

以上