

## 「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」に対する意見 (パブリック・コメント)

2024年3月8日

公益社団法人経済同友会  
規制改革委員会委員長 間下 直晃  
轟 麻衣子  
武藤 真祐

今般、国土交通省から公示された「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」について、以下のとおり意見を述べる。

### (0) 現状認識について

コロナ禍を経て、鉄道やバス路線など公共交通機関の減少・廃止はさらに進み、落ち込んでいた訪日外国人観光客数はコロナ前の水準を上回るまでに回復するなど、公共交通の需給ギャップは一層拡大している。

地域によって移動手段の確保は喫緊の社会課題となっており、コロナ前よりも厳しい状況にあることを認識した上で、利用者起点での迅速な対応が必要である。

### (1) 許可基準

#### ➤ 対象地域、時期及び時間帯並びに車両数について

これらは配車アプリ等のデータに基づき国土交通省が指定することとされているが、供給過剰を想定した対応が前提となっており、利用者本位とは言えない。また、現状における配車アプリの利用率は約13%<sup>1</sup>との推計もあり、需要への対応も限定的と考えられる。したがって、タクシーが供給過剰であることを直ちに証明できない場合には、速やかに指定できる要件を設けた柔軟な制度設計とすべきである。

### (2) 許可に付する条件

#### ➤ 使用する自家用自動車について

タクシー事業者ごとに使用可能な自家用自動車の車両数は、許可地域ごとに許可基準で指定された車両数の範囲内かつ、事業者ごとに当該地域に配置してい

---

<sup>1</sup> 「2021年タクシー配車アプリ利用動向に関する調査」(株式会社ICT総研)では、国内のタクシー配車アプリ利用者数は2023年末に1,573万人になると予測している。

るタクシー車両数の範囲内とされている。しかし、所有する車両数が少ない事業者にとっては恩恵が少なく、需要に合わせた機動的な供給は難しい。また、同じ地域で複数のタクシー事業者が制度利用を希望した際や、既に許可を得ているタクシー事業者が営業している地域で、後から他のタクシー事業者が制度利用を希望した場合など、使用可能な車両数の上限設定について不明瞭な点がある。制度を速やかに活用する観点から、明瞭な要件設定と周知が必要である。

観光地等ではピーク期と閑散期に必要な車両数の差が大きいことから、使用可能な車両数の上限を定めず、需給に応じた柔軟な制度とすべきである。仮に、原案通りに上限を設定する場合でも、需給状況を確認しながら月単位での見直しや、首長が必要だと判断した際には上限拡大を認めることができるようにするなどの工夫が必要である。

#### ➤ 運送形態・方法について

生産性を向上させる観点から、供給過多の時代に設定された従来の営業区域に限定することなく、全国区もしくは広域での営業を可能とすべきである。広域での営業を実現することで、例えば営業区域外への送迎後、(営業区域内に向かう乗客が乗車しない限り)復路は空車で戻らなければならなくなるなど、生産性の低下を防ぐことができる。これを実現することで、その成果をタクシー事業に関する規制改革の検討に活用すべきである。

### (3) その他、追加すべき要件など

#### ➤ 相互評価制度の義務付け

運転者と利用者が相互に評価する制度の導入を義務付けるべきである。海外で提供されているライドシェアサービスでは相互評価制度が広く活用され、評価の低い運転者や利用者はサービスの利用が制限されるなど、安全性やサービスの質の向上が図られている。

#### ➤ ダイナミックプライシングの導入

需給調整の観点から、ダイナミックプライシングの導入は有効だと考えられる。運賃の上下限のガイドラインを設定してダイナミックプライシングを実現し、その成果をタクシー事業に関する規制改革の検討に活用すべきである。

#### ➤ 労働契約の明記

制度の担い手となるドライバーを確保し、自由な働き方の選択肢を用意するためには、雇用契約と業務委託契約の選択肢があることを明記すべきである。一時的な需給に対応する制度の特性上、兼業・副業を前提とした担い手の活用が期待されるが、雇用契約のみの場合、労働時間通算による割増賃金の発生等の懸念から、主たる雇用主から許可が降りず、担い手不足に陥る可能性が高い。また、労

働者保護の観点であれば、業務委託契約でも一定の保護の義務付けなどは可能であり、ワーキングプアの対策の観点からすれば、フルタイムでの就業を認めないなどの対応も考えられる。

➤ 円滑な新規参入の促進

本来、柔軟な供給を確保し、イノベーションの創出を促すためには、既存の旅客自動車運送事業者に限ることなく、さまざまな主体が参画できる制度とすべきである。これをタクシー事業者に限るのであれば、タクシー事業者として新規に許可を取得できるよう、特措法（特定地域及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及び活性化に関する特別措置法）の適用除外や緩和などにより、新規事業者が円滑に事業を開始できるようにする必要がある。

現行制度の拡大解釈によって実施される本事業だけでは、わが国で起きている公共交通の供給不足に対応することはできない。一部のタクシー事業者に利益をもたらす規制緩和に留まるのではなく、公正な競争を促進してイノベーションを創出するために、ライドシェアを適切に運用し、制度化するための新法制定が必要である。今回の自家用車活用事業に係る制度の議論を端緒として、公共交通全体の健全な発展を促進していかなければならないと考える。

以上