

&gt;&gt; 委員長メッセージ

# 供給制約時代の公共交通の課題解決と地域活性化・イノベーション創出のため「ライドシェア」新法の制定を

規制改革委員会(2023年度)

委員長/間下直晃

(インタビューは2月2日に実施)

コロナ禍を経て、タクシー乗務員の数は全体の約2割にあたる6万人が減少し、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さらに拡大している。政府や一部の自治体では、ライドシェアの導入に向けた検討が進められている。間下直晃委員長が効果的なライドシェアのあり方について語った。

## タクシーの規制改革だけで公共交通の課題解決に近づけるのか

経済同友会は2020年1月に「日本版ライドシェア」を提言しました。背景には、多くのバス路線の廃止や訪日外国人観光客数が増加している状況がありました。これらの課題に対応するため、ラストワンマイルを担うタクシーの供給不足を早急に解決する現実的な手段として、タクシー事業者を運行主体とする一般ドライバーの限定的な活用を求めました。現在、政府が検討しているライドシェアは、当時の提言に近い方向で進んでいると思っています。

政府はタクシー事業者が運転者の安全教育など、運行や車両整備の管理などを担うことを条件に、地域や時間帯を限定した自家用車による有償運送を4月から導入する方針を示しています。

また、NPOや自治体などが管理する過疎地域での有償運送サービスである「自家用有償旅客運送」の活用拡大が図られることや岩盤とされていた規制が一步前進したことは評価できます。しかし、ここで終わってしまったら一部

### 間下直晃 委員長

バイクユーブ 取締役会長 グループCEO

1977年東京都生まれ。2002年慶應義塾大学大学院工学研究科修了。98年バイクユーブインターネット(現バイクユーブ)を設立しCEOに就任、22年より現職。2010年1月経済同友会入会。14年度より

幹事。20年度より副代表幹事。17~18年度新産業革命と規制・法制改革委員会、19年度規制・制度改革委員会、20年度日本の明日を考える研究会、ウイズ/アフターコロナイニシアティブ、21~22年度規制・競争政策委員会の各委員長。23年度規制改革委員会委員長。

のタクシー事業者にもたらす規制改革にとどまり、ライドシェアとは呼べない「なんちゃってライドシェア」となる可能性があり、移動難民問題の解決はまだまだ先になるかもしれません。

また、物価の水準を考えると、日本のタクシー運賃はニューヨークなどの世界の大都市と比較しても高い。一般の国民が当たり前前にタクシーを利用できる運賃ではないと思います。もしタクシーが経済的に余裕のある人だけの交通手段となっているならば、それは公共交通とは言えません。

### 公共交通としてのタクシーの位置付け市場を広げて利用者の利便性を向上

タクシーを公共交通機関として確立するためには、デジタル技術をフル活用してコストを削減し、業務効率を向上させる必要があります。これにより、ドラ

イバーの給与低下や労働条件の悪化を招くことなく運賃を引き下げて、サービスの公共性を強化することができます。

競争を通じて成長し、現在の運賃体系でもタクシードライバーの給与を向上させることは十分可能だと思います。運賃を下げたとしても、タクシーとライドシェアの利用が増えれば市場が拡大し、公共交通としてのタクシーの位置付けがより認識されるでしょう。

例えば、シンガポールでライドシェアが導入された際、タクシーとライドシェアの総利用数が倍増しましたが、タクシーの乗車数は大きく変わらなかったとの調査結果があります。これは、タクシードライバーの給与が低下することなく、市場全体が成長することで利用者の利便性が向上したことを意味します。タクシーとライドシェアの共存によって市場を拡大し、ステークホルダーの収益拡大を目指すべきでしょう。

## 必要な人材を集めるには 個人事業主として自由に働けること

ライドシェアとは何か、定義は明確ではありませんが、本委員会ではライドシェアと呼ぶために必要だと考えられる条件をまとめました(意見概要参照)。大きな議論になっているのは、「個人事業主として自由に働けること」です。

日本のタクシー業界では、一般的にドライバーは事業者との雇用契約に基づき働きます。一方、ライドシェアでは運転者との雇用契約だけではなく、業務委託契約の選択肢も提供すべきでしょう。さらに、副業・兼業を前提とした運転者が主な労働力となることが期待されています。特に需要の繁閑の差が激しいことから、フルタイム労働よりもパートタイム労働が適しています。雇用契約による厳格な労働時間規制は、副業や兼業の促進を阻害する可能性があり、「好きな時間・場所で働く」ためには、雇用契約に限定せずに業務委託を認めることが重要です。

そもそもフルタイムでドライバーをやりたい人は、雇用契約でタクシードライバーになればよいでしょう。しかし、雇用契約のドライバーだけでは、タクシーが足りない時間帯に必要な人材を柔軟に確保できません。業務委託による個人事業主の存在が重要なポイントになるでしょう。

タクシー業界からは、ライドシェアの拡大により自分たちの仕事が圧迫されることを懸念する声も聞きますが、現状の最大の問題はドライバー不足による交通手段の供給不足です。この問題を解決するには、入り口のハードルを上げてしまうのではなく、まずはドライバーを増やし、サービスの利便性を高めることが先決です。ドライバーになる人がいなければ、サービスを整備しても意味がなく、ここが改善のための大事なポイントなのです。



2月1日、河野太郎デジタル行財政改革担当大臣に意見を手交した。写真左から木村尚敬副委員長(経営共創基盤共同経営者)、轟麻衣子委員長(ポピンス取締役社長)、河野大臣、間下委員長、武藤真祐委員長(鉄祐会理事長)

## 新しい制度は応急処置 新法制定を速やかに

4月から始まる制度は、道路運送法第78条第2号で規定される「自家用有償旅客運送」の見直しや、第3号の「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に該当するものとして、現行の法規制の下に暫定措置として行われます。しかし、これは応急処置に過ぎず、十分なデジタル化による効率化や利便性の向上、十分な供給の実現、安全性の確保などに課題があります。

70年以上前に制定された法律の解釈を変えて対応することは応急処置でしかなく、現実には新法までは作りたくないという動きも見えます。4月以降の措置による「なんちゃってライドシェア」でも一部地域のタクシーの供給不足が解消するのであれば、それなりの意味はありますが、「なんちゃって」は、どこかで「ちゃんとする」ことが必要です。

ちゃんとするためには当然、安全面の管理や整備、罰則なども含めた新法の制定が必要になります。政府や自治体が移動難民の問題に対応してライドシェア導入を前向きに検討している現状を見れば、新しいプレーヤーの参入も期待できます。イノベーションの創出を促す意味でも、既存の旅客自動車運送事業者に限定することなく、さま

ざまな主体が参画できる制度とすべきでしょう。

## 供給制約にどう取り組むか 公共交通全体の健全な発展の促進を

ライドシェアは既得権益による岩盤規制の典型だと考えます。これが動き始めた現在は、まさに歴史的な転換点とも感じています。

私たちは、人手不足や物流の停滞などで供給が追いつかない「供給制約」の時代に一気に突入したと思います。タクシー業界だけではなく、トラックドライバーや医師の時間外労働制限に見られるように、労働力不足によるプレッシャーがあちこちで起きています。

このような供給制約はさらに悪化し、改善する見込みがありません。しかし裏を返すと、いろいろなことを変えるチャンスでもあります。ライドシェアも一つの試金石で、日本で長年変わらなかったことを変革する契機となるかもしれません。

供給制約の時代における公共交通の課題はライドシェアの実現だけで解決するものではありませんが、ライドシェアは交通アクセスの改善、新たな経済的機会の創出など、多くのメリットをもたらすことが期待されます。政府、業界団体、社会が連携しながら、公共交通全体の健全な発展を目指していかなければならないと考えます。

意見概要 (2月1日発表)

## わが国における効果的なライドシェアの導入に向けて ～なんちゃってライドシェアで終わらせないために～

コロナ禍を経て、タクシー乗務員は全体の約2割(6万人)が減少し、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さらに拡大している。

政府は上記の課題に対し、道路運送法の見

直しを行うことで「日本型ライドシェア」として解決を図ろうとしているが、これらはタクシーの規制緩和の一部にとどまっており、ライドシェアとして位置付けられるものではないと考える。

こうした問題意識の下、利用者の利便性向

上、イノベーション創出を促進する観点から、ライドシェアを事業として規定する新法の制定を含めた、効果的なライドシェアの導入に向けた意見を公表することとした。

### 検討の視点・課題認識

・政府は移動難民問題を解決するため、道路運送法の運用改善による対応を検討。

・本年4月から下記②の対応により、タクシー事業者を運行主体とする新制度を開始予定。

#### ①道路運送法第78条第2号「自家用有償旅客運送」の活用拡大(下記は施策の一部)

##### 【交通空白地の定義】

(旧) 恒常的に供給が不足する地域に限定  
⇒(新) 時間帯等により供給不足が起きる地域も含める

##### 【地域公共交通会議等における協議】

(旧) 関係者との協議を調える(合意形成)必要  
⇒(新) 最終的に首長の判断で決定可能

##### 【運送対価】

(旧) 料金目安は実費の範囲内  
⇒(新) タクシー運賃の8割程度まで引き上げ

#### ②道路運送法第78条第3号「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に該当するものとして、タクシー事業者を運行主体として一般ドライバーを活用する制度を創設(日本型ライドシェア?)

※①は過疎地対応が中心で、アプリの利用すらされない可能性が高い。

※②は「ライドシェア」ではなく、タクシーの規制緩和の一部に過ぎない可能性が高い。これらの対応では、ドライバー不足の解消には至らず、ライドシェアの利便性も享受できない可能性が高い。



詳しくはコチラ

### 意見のポイント

#### 1. ライドシェアとは?(規制改革委員会の見解)

ライドシェアの定義は、諸外国の例を踏まえ、最低限以下の項目が満たされるべきと考えられる。

- アプリ上で、一般ドライバーが運転する一般車両の配車依頼や行き先の指定ができ、経路などもアプリ上の地図で事前に決定される。
- アプリ上で原則として金額が確定し、支払いも完結する。
- 全国もしくは広い範囲で同じアプリで利用が可能である。
- ドライバーと利用者が相互評価できる。
- ドライバーが個人事業(業務委託)として自由な働き方ができる。
- 需給調整のため、場所や時間など需給に応じて価格を弾力的に変えることができる。
- 距離やエリアの制限は、タクシーと同程度で違和感なく使える。

#### 2. 各論点における課題と検討の方向性を提示

##### ●実施主体について

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定することなく、さまざまな主体が参画できる制度とすべきである。

##### ●安心・安全の確保について

現代社会における技術発展の状況を踏まえれば、これからの安心・安全は技術によって担保されていくことになる。新規参入・普及の促進にも考慮しながら、現実的な安全基準を設けるべきである。

##### ●事故時等の責任の所在について

事故の際には(車両設計上の欠陥による場合などを除き)事業者が責任を負う主体であることを明確にすべきである。

##### ●担う運転者の働き方について

需給に波があるライドシェアの特性上、運

転者に雇用契約だけでなく、業務委託契約の選択肢も提供すべきである。

##### ●タクシーとの共存について

変化する交通需要に対応するには、タクシー業界の規制改革とライドシェアの導入を通じて、柔軟な価格変動制および供給体制を確立し、労働市場の効率を高めることが求められる。これにより、乗務員の労働条件改善とサービスの質の向上を同時に実現すべきである。

#### 3. 政府対応はライドシェアとして位置付けられるものではない

- 政府によってライドシェアの検討が進められていることや「自家用有償旅客運送」について、制度の活用拡大に向けた見直しが行なわれたことは評価できる。ただし、これらの措置は現行の法規制の下に設置される応急処置に過ぎず、ライドシェアとして位置付けられるものではない。
- 第3号による新制度の導入にあたっては、移動難民問題の解決という短期的な実効性の観点から、特措法の適用除外、営業区域の広域化、ダイナミックプライシングの実現、雇用契約と業務委託契約の両方が認められる、走行距離や台数の制限を行わない、といった点が最低限満たされることが必要である。

#### 4. 早期の新法制定が必須。速やかな施行が図られるべき

- 安心・安全の確保や、利用者の利便性向上、大規模な人材活用のためには、ライドシェア新法の制定が早期に必須である。
- 導入時期として、6月に策定される「経済財政運営と改革の基本方針」において2024年度中の施行を目指すことを明記し、秋の臨時国会における新法成立を経て、速やかな施行が図られるべきである。