

# MKタクシーが考える 「ライドシェア」の提案

2024年4月24日 エムケイ西日本グループ

# ■ 基本的な考え方

大前提として、利用者が安心安全快適に目的地に行けることが最重要  
「ライドシェア」であっても「タクシー」であってもどちらでも良い

1. **モノではなく命を運ぶ。安心安全が絶対条件**

物を運ぶ貨物や料理を運ぶ料理配達とは根本的に異なる  
日本では安心安全を担保することは絶対に必要

2. **命はお金に換えられない**

事後的な金銭賠償では問題は解決しない  
事件事故が発生しないような、事前の対策が必須

3. **責任の所在は明確に**

全ての責任を負う運行主体としての法人が必要

4. **いつでも誰でも乗れなければならない**

高齢者や障害者など社会的弱者も安心して乗車できるべき



# ■ タクシーとライドシェア（自家用車活用事業）の比較①

	法人タクシー	現在のライドシェア (自家用車活用事業)	今後議論すべき点	備考
車両	営業車 (車検は1年ごと)	自家用車 (車検は3年 もしくは2年ごと) 営業車 (車検は1年ごと)	車検の期限をどうするか	海外では営業車限定の例も
営業形態	流し/のりば/無線 /アプリ	アプリ限定	アプリが使えない層 が置き去りに	
運賃規制	認可運賃 (公定幅運賃)	タクシーと同様の運賃 (割引運賃もある)	運賃規制はどうあるべきか	
運賃の 決まり方	運賃メーター	事前確定	タクシーも事前確定 をするかどうか	ソフトメーター 実用化
決済方法	現金など多彩な方法	キャッシュレス決済	キャッシュレス対応 者以外は乗れない	
運行管理/整備管理	運行管理・整備管理 の有資格者が管理	運行管理・整備管理の 有資格者が管理		

## ■ タクシーとライドシェア（自家用車活用事業）の比較②

	法人タクシー	現在のライドシェア （自家用車活用事業）	今後議論すべき点	備考
クレーム処理	事業者（法人） の責任	事業者（法人） の責任	緊急時の窓口対応	
事故処理				
損害賠償責任				
コールセンター 窓口	あり	なし	クレーム・トラブルなど問題が発生した場合の窓口	
運転者登録制度	あり	なし （ただし、事業者が面接をして雇用契約。自動車免許を取得後1年以内は不可）	登録制度の必要性	海外では公的な登録制度がある例も多い
ドライバーの身分	従業員	従業員		

## ■ タクシーとライドシェア（自家用車活用事業）の比較③

	法人タクシー	現在のライドシェア (自家用車活用事業)	今後議論すべき点	備考
営業区域規制	あり	あり	営業区域規制の必要性	
運送引受義務	あり	不明	乗車拒否できないようにすべき	
運行主体への規制	事業者の許認可による規制	事業者の許認可による規制		
危険ドライバーの排除	事業者の責任で事前に排除・事後に教育	事業者の責任で事前に排除・事後に教育		
運転免許	二種免許	一種免許	二種免許の必要性を議論すべき	二種免許のない国も
労働時間管理	あり	あり		
社会保険	負担あり	負担あり (週20時間以内はなし)		



# MK版ライドシェアの提案① 教育

- ・タクシー事業者として安全・接客教育に関するMKタクシーのノウハウを活用

## 1. ドライバーの採用

ドライバーとしての適性と年齢、本人の意欲から事業者が適否を判断  
二種免許は要件としない

## 2. ドライバーの初任教育

事業者が教習センターで3～4週間かけて初任教育を徹底（現在のタクシーは10日間）

## 3. ライドシェア運転者登録

タクシーセンターor事業者で講習を受けて運転者登録し、運転者証を取得  
過去に問題を起こしたドライバーは登録できない

## 4. ドライバーのOJTと認定制度

登録済ドライバーを集めたOJT営業所で3～6ヶ月間業務と研修を並行して徹底  
試験に合格したら「ライドシェア認定」を与え、自宅営業所を選択可能に

## 5. ドライバーの定期指導

対面または遠隔で定期的に指導監督の機会を設け、安全・接客教育を万全に





# MK版ライドシェアの提案② 自宅営業所制度

- IT機器を最大限活用し、タクシー事業者としてドライバーの運行管理に関するMKタクシーのノウハウを活用

## 1. 自宅営業所とは

自宅で遠隔点呼を行い自宅から直接出入庫をできる営業所  
原則として1車1人制。条件によっては1車2人の交代制も



## 2. 自宅営業所の条件

既存のタクシードライバー及びライドシェア認定を受けた希望者に自宅営業所を認める  
従来型の営業所も並行して運用

## 3. 自宅営業所のドライバーの身分

本人の希望に応じて会社勤務の雇用契約と、個人事業主の請負契約を選択可に

## 4. SDGsにも貢献

通勤不要の走行減少でCO2削減、自家用車共用の総車両数減少で資源の節減



# MK版ライドシェアの提案③ 車両管理

- ライドシェアでは原則として自家用車を使用。登録制度を設けて管理する

## 1. 自家用車での営業を解禁

事業者名義の営業車だけでなく、本人名義の自家用車での営業を解禁  
同一車両を自家用車と営業車のハイブリッド運用

## 2. ライドシェア車両の登録制度

使用する自家用車は登録制度を設ける  
わかりやすい車体表示を行い、違法な無登録の白タクが闇営業できない対策に

## 3. 検査は営業車と同等を維持

車検は1年ごと、定期点検は3ヶ月ごとを維持

## 4. 日常点検

始業点検はドライバーの責任で行い、営業中に拠点に寄り有資格者がチェック  
遠隔点呼などデジタル技術もできるだけ活用する





# MK版ライドシェアの提案④ 営業形態

- 別にライドシェアを設けるのではなく、現在のタクシーを発展的に解消して「新しいライドシェア」に

## 1. 流し営業・乗場営業も認める

タクシーと同様に事前予約だけでなく、流し営業や乗場営業も認める  
海外のライドシェアとは異なる本提案の特徴  
予約車両の集中による駅乗場の混雑緩和・混乱回避もねらい

予約不要

## 2. アプリだけでなく電話予約も

予約はアプリだけでなく電話も可能で高齢者も簡単に利用  
全ライドシェア事業者の配車を統合した共同配車アプリ・コールセンター設立で効率配車

## 3. 乗車拒否は絶対に認めない

タクシーと同様に公共交通機関として位置づけ、乗車拒否を認めない  
正当な理由なく予約の拒否も認めない

## 4. 違法白タクの排除

車外の車体表示や車内の運転者証表示で無登録の違法な白タクと識別しやすく





# MK版ライドシェアの提案⑤ 運賃

- メーターのタクシーと事前確定のライドシェアのいいとこどりをする

## 1. 上限下限を規制した公定幅運賃

消費者保護の観点から非常識な高値や不当廉売は厳格に取り締まるため、約2割前後の公定幅を設ける

## 2. 事前確定運賃を原則に

予約時or乗車時に運賃が確定する事前確定運賃を原則とする

ソフトメーターやデジタル技術の活用により、流しでも行先を指定すれば運賃が決まる仕組みを導入

## 3. 多様な支払い方法

事前のカード決済以外にも、現金払やスマホ決済、チケットなど多くの方が利用しやすい支払手段を用意



# ■ MK版ライドシェアの提案⑥ 責任の所在

- クレームや事故対応はもちろん、損害賠償責任もライドシェア事業者が全責任を負う

## 1. 事故時の責任は事業者

事故発生時の初期対応はもちろん、損害賠償責任も全て事業者が負う  
ドライバーが個人事業主の場合も事業者が包括した任意保険に加入



## 2. クレーム処理の責任は事業者

クレーム発生時の対応及び該当ドライバーへの指導教育は事業者が責任を持って行う



## 3. その他各種のトラブル対応も事業者が

運賃トラブルや忘れ物などの各種トラブルもドライバーではなく、事業者が全て責任を持って行う



# MK版ライドシェアの提案⑦ 行政の関与

- ライドシェアの管轄は国土交通省とし、タクシーと同様に適切に許認可権限を行使する

## 1. 事業者へのライドシェアの許認可

ライドシェア事業者は、タクシー事業の管理監督に高度なノウハウを持つ国土交通省の許認可を受ける  
法令違反があった場合は許認可取消等の行政処分を受ける

## 2. ドライバーの登録制度

ライドシェアドライバーは運転者登録同様の公的な機関による登録制度を新設  
法令違反があった場合は本人も登録取消等などの行政処分を受ける

## 3. 車両の登録制度

ライドシェアに使用する自家用車の登録制度により、車検期間の短縮を担保





# MK版ライドシェアの提案⑧ 労務管理

- 現在のタクシーと同様の安全規制を維持しつつ、自由度の高い出勤を可能に

## 1. 労働時間規制はタクシーと同等を維持

個人事業主には労働時間規制は適用されないが、安全安心のためにタクシーと同等の規制を維持する

## 2. シフトの大幅な自由化

個人事業主を選択した場合は、出退勤や出退勤時刻などは労働時間規制の範囲内で自由に。フルタイムでもパートタイムでも  
従業員の場合でもタクシーならではの多様な働き方を可能に

## 3. デジタル技術を活用した時間管理

IT点呼やアプリなどを最大限活用し、労働時間を随時クラウドで管理  
規制に抵触する場合は運行できない仕組みに



# Win-Win-WinのMK版ライドシェア

## ドライバー

1. 自由な働き方を選択可能に
2. 通勤時間削減による売上と自由時間の増加
3. タクシー事業者が支援してくれるので安心
4. 既存のタクシードライバーもスムーズに移行可能

## 乗客

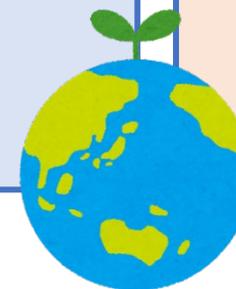
1. ドライバー増加でタクシー不足が緩和
2. 現在のタクシー並に安全安心に乗車可能
3. より多様な利用の仕方が実現

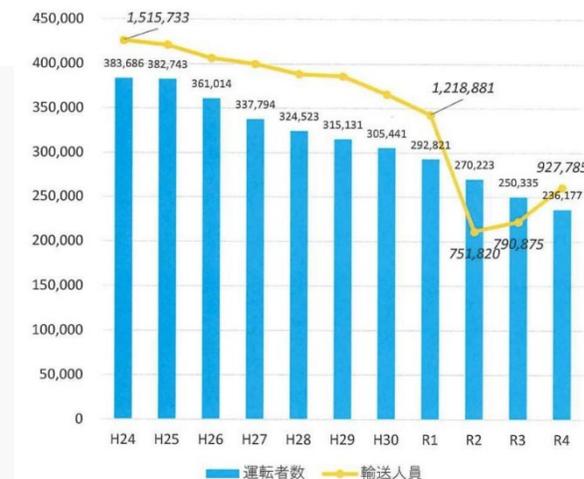
## 事業者

1. ドライバー増加で売上増加
2. 事業者ならではのノウハウを活用可能
3. 自宅営業所によるコスト削減
4. 新たな拠点への拡大

## 社会

1. 都市交通改革による利便性の高い交通
2. 社会的弱者にも優しい交通
3. CO2や資源削減によるSDGsの実現





# その他ライドシェアの課題

- ライドシェア解禁にはリスクもある。丁寧に検討した制度設計と、解禁後も不断の改善が必要

## 1. 地域ごとのタクシー需給に応じた議論が必要

東京や京都等で一時的・局所的に不足だけの可能性も  
本当に不足しているのかタクシー需給の正確な現状把握は必須

## 2. 社会保障制度の改革

個人事業主化により国の社会保障収入が減り制度が維持できない可能性も  
フリーランスにも一定の社会保障が受けられる社会に

## 3. ライドシェア急増で所得減の可能性

ドライバーの所得が現在のタクシードライバーの所得を下回る可能性も  
需要が増えない前提で過度な競争が起こらない制度が必要

## 4. 共同配車制度の導入

全てのライドシェア車両を対象とした効率的な共同配車制度の導入も  
アプリでも電話でもワンストップで配車を依頼できる

# 参考資料①

## タクシー運転者と全産業労働者の賃金・労働時間比較

賃金（年収）	タクシー運転者			全産業労働者		
	令和5年	令和4年	前年差	令和5年	令和4年	前年差
東京	586	426	160	581	599	-18
大阪	487	437	50	546	524	22
全国	419	361	58	507	497	10

（単位：万円）

労働時間	タクシー運転者			全産業労働者		
	令和5年	令和4年	前年差	令和5年	令和4年	前年差
東京	203	188	15	177	176	1
大阪	176	213	-37	176	176	0
全国	189	186	3	178	177	1

（単位：時間）

※資料出所：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」

## 参考資料②

### タクシー運転者数の推移

タクシー運転者 人数推移	1年間の推移			直近3か月の推移		
	令和5年	令和4年	前年差	令和6年3月	令和5年12月	人数差
東京	50,874	48,515	2,359	50,874	50,548	326
大阪	17,074	16,028	1,046	17,074	16,912	162
全国	234,653	231,938	2,715	234,653	234,754	-101

(単位：人)

※資料出所：全国ハイヤー・タクシー連合会