

「ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理」に伴う委員意見について

令和 6 年 5 月 31 日
事 務 局

第 16 回地域産業活性化ワーキング・グループ資料 1「ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理」に伴う委員意見は以下のとおり。

第 1 「移動の足」不足の解消実態に係る論点**1. モニタリングによる実態把握(自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送)**

- 現在のマッチング率ベースのモニタリングでは、天候の悪い時にマッチング率が低くなるという問題があり、急な悪天候に備えるシフト体制等は極めて難しいと考えられる。しかしながら、シフト制でなくドライバーが悪天候時に需要増が見込まれると判断して自主的に稼働できる状態を保っておくことが備えとして重要ではないか(その為にはデジタルを用いた遠隔管理、ダイナミックプライシングの導入、ドライバーとの契約形態の再考も必要)。また結果として、利用者が予期しない程度の時間待たされる場合でも、それが最も早くタクシーが利用できると表示されると、利用者としては応諾せざるを得ず、後述の待ち時間を KPI とする検証も必要ではないか。
- 政策の実効性をマッチング率で判断しているが、配車アプリへのシフトを強める反面、電話での配車、流しや駅待ちのタクシーなどに悪影響が出る懸念もある。社会全体の移動需要を把握する手段が別途必要ではないか。
- 利用体験の向上、という観点で、マッチング率のセッションベースかリクエストベースかについて、地域ごとに、リクエストしてから車が到着するまでの平均待ち時間を調べ、1つの KPI として見ていくことも検討すべきではないか。
- 2号、3号の対象地域に限らず、全国津々浦々の状況を把握することが極めて重要であるため、アプリデータがない地域についての移動の足不足やその解消の状況も定期的にモニタリングすべきではないか。
- 現在はタクシー会社のドライバー以外の従業員の臨時シフトによってライドシェアドライバーを確保している。持続可能な担い手の確保のため、タクシー会社所属でない一般応募者のドライバー数がどの程度なのかということも把握すべきではないか。

2. モニタリングの実効性確保(自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送)

- いつの時点で、どのような判断基準で全国の「移動の足」不足が解消されている、されていないの判断をするのか。
- モニタリングを踏まえ、様々な観点から最終的にどのように総合的に判断するのは非常に重要である一方、全ての地域でモニタリングの実効性を実際に確保するのは難しいの

ではないか。全国的な移動の不足の状況を把握することが困難で、対策がそれに影響されて後ろ倒しになる場合は、ライドシェア新法を国会に提出するなど、今後の対応に係る道行きをはっきりと示すべきではないか。

○自家用車活用事業や新たな自家用有償旅客運送の導入地域は全国 1,700 以上の自治体のうちでも数%というような状況であり、取り残された地域の移動の不足解消措置の観点で、別途の対策を講じる立法事実があるのではないか。

○アプリの普及率が低い地域でのモニタリングではかなり限界があるのではないか。

○マッチング率データの人口カバー率・エリアカバー率なども加味してモニタリングの有効性を判断すべきではないか。

第2 現時点で想定される論点

1. 車やドライバーの安全の確保

(1) 運行管理のデジタル化・遠隔化

○運行管理者やドライバー不足の中、点呼(呼気含む)、指導監督など運行管理のデジタル化・遠隔化、外部委託*の得失をどう考えるか。また、現行法の枠内でどこまでが可能か。

※ロボタクシーの社会実装に当たっても解決が必要な課題。

○走行時の乗客やドライバーの安全を確保するため、使用する自家用車が備えるべき安全設備(ドライブレコーダー等)をどう考えるか。

(2) ドライバーの教育・研修の効率化

○複数の運営事業者毎に行うとされているドライバーの教育・研修の重複を回避し、ドライバーの負担を軽減できないか。

○(顧客のタクシー会社へのクレーム等を踏まえた教育・研修のみならず)アプリ上の相互評価を徹底的に活用することでドライバーの安全運転、待遇レベルの向上が期待できるのではないか。

(3) 実効性のある性犯罪対策

○性犯罪対策・犯罪防止の観点から、ドライバーの適性確認は、履歴書等による自己申告で足りるか(学校設置者等及び民間教育保育等事業者による児童対象性暴力等の防止等のための措置に関する法律案(第 213 回国会閣法第 61 号)等を参考)。

2. 事故時の責任体制の確保

○事故時の乗客に対する万全の責任体制(責任の主体、保険の義務化)が必要ではないか。

○アプリで仲介されるとされる白タクの撲滅について、現行法では、行政指導や(正犯たるドライバーが検挙されることが前提の)幫助犯としてしかアプリ事業者を摘発できないことをどう

考えるか。

3. ドライバーの適切な就業条件

- 十分な数のドライバーを確保するためには、公共交通たるタクシーと同様に、自家用車活用事業、ライドシェアについても、引受義務を運営事業者に課すべきか。ドライバーも顧客を選ぶことができることも重要ではないか。
- 配車単位の雇用契約などによるスポットワークを一定の経験を有するドライバーに認めることをどう考えるか。
- (運行管理のデジタル化・遠隔化等の結果)業務委託ドライバーの就業条件(副業の取扱いやドライバーになるための要件・待遇(運営事業者による一方的な不利益変更を含む))を、欧米の状況を踏まえ、どう考えるか。
- 自家用車活用事業について、「曜日、時間、営業区域」等の制約があるが、この制約により稼働時間が制約される結果、同事業におけるドライバー業務を専業とすることを希望する者への対応が困難となるのではないか。多様な働き方を実現するため、自家用車活用事業における制約を撤廃する必要があるのではないか。また、ドライバーの適切な就業条件確保のため、適切なワーキングプア対策を講じる必要があるのではないか。

4. 全国展開のための制度要件、公平な競争条件の確保

- 地域のタクシー事業者が自家用車活用事業を行わない場合に、運行主体をタクシー事業者以外の者へ拡大することをどう考えるか。バスやハイヤー事業者以外の事業者はどうか。
- まずは、自家用車活用事業の時間帯・エリア規制・台数制限を首長の判断等によって緩和し採算性を改善することはどうか。
- 業態が類似するハイヤーとの競争条件の均衡に留意しつつ、自家用車活用事業やライドシェアの価格規制(利潤越え禁止・対距離・割引禁止)を緩和・撤廃し、ダイナミックプライシングを柔軟に行うことを可能とすることをどう考えるか。
- 自家用車活用事業やライドシェアによって、タクシーとの共存共栄が懸念される状況に対して、どのような手段が必要か。特に、タクシーは引受義務・運送の順序に関する義務が課される中、自家用車活用事業やライドシェアによって、「クリームスキミング」が起こるのではないかと懸念、供給過剰になることもあるのではないかと懸念をどう考えるか。
- 営業区域及び営業所の設置義務の撤廃、運行管理のデジタル化・遠隔化等によって、従来、事業性が乏しく参入が難しいと地域とされた地域についても、参入を促すことができるのではないか。

5. 消費者保護の確保

- 苦情処理のデジタル化による顧客満足度の向上を図ってはどうか。
- 現行規制外のアプリ事業者による優先配車料金は、消費者にとってはタクシー乗車のため

の必要な費用であるという意味で迎車料金と類似するが、適切な規制が必要か。規制対象とならないのであれば、それはアプリ事業者の判断によりダイナミックプライシングをも許容することではないか。アプリ事業者の独占・寡占状況を踏まえ、価格競争は機能しているのか。

以上