

一般社団法人 全国ハイヤー・タクシー連合会
ご説明資料

ご出席の皆様へ、どうしてもお伝えしたいこと

①安全性に関して疑義が多く、より多面的な検証が必要

Uber社提出資料には、安全性の議論をしているにも関わらず、意図的とも捉えられかねない「タクシーの方が安全」というデータの省略、及び「安全性の差は国の治安事情を反映」の根拠に不完全性が見られました。これらを是正すると、「安全性に関してタクシーはライドシェアより2.6倍のお客様の支持を得て」おり、「ライドシェアとタクシーを比較した強制的性交に関して（国の治安事情を反映しても）10倍の発生率」との結果となります。

米国Lyftや中国DidiなどUber社以外のデータも含めた多面的な検証が絶対的に必要と考えます。

②ワーキングプア(雇用問題)の議論が不足

賃上げという政府方針の中、ワーキングプアを増やして良いのか、ドライバーの雇用問題を更に議論する必要があります（例えばイギリス・フランスではドライバーはUberの雇用者との判決が出ています。）

UberのコスロシャヒCEOはNYタイムズ紙のインタビューで、自分の子供は「最初はそれ(Uber運転手)でも良いが、いずれは手に職を付けて欲しい」と答えています。

③タクシー不足は規制緩和により解消の見込み

進行中の乗務員増加の各種取り組みに加え、歴史的な規模でのタクシーの規制緩和による効果を掛け合わせて試算したところ、都市部では1年、観光地・インバウンドでは2年、地方・過疎地では3年以内に解消する見込みとなることわかりました。

【タクシーの規制緩和が解決の近道】

海外事例を参考にしつつも鵜呑みにする事なく、まず規制緩和によりタクシーにもっと頑張らせ、地元の自治体と共に困っている方々の移動の足を確保する、これが日本らしい独自の道ではないでしょうか。

「地域交通に関する資料のご提出について（依頼） （内閣府規制改革推進室（11月7日））」への 回答と検証

※各ページの上部の枠囲い内に内閣府規制改革推進室様からのご依頼事項をそのまま記載しております

【事務局からのご依頼事項】

UBER社のデータでは生産性と安全性に関するデータからは、タクシーもライドシェアも差異がない点が見られました。また、本データについて貴会のご見解をご教示ください。また、反証があればご教示ください。

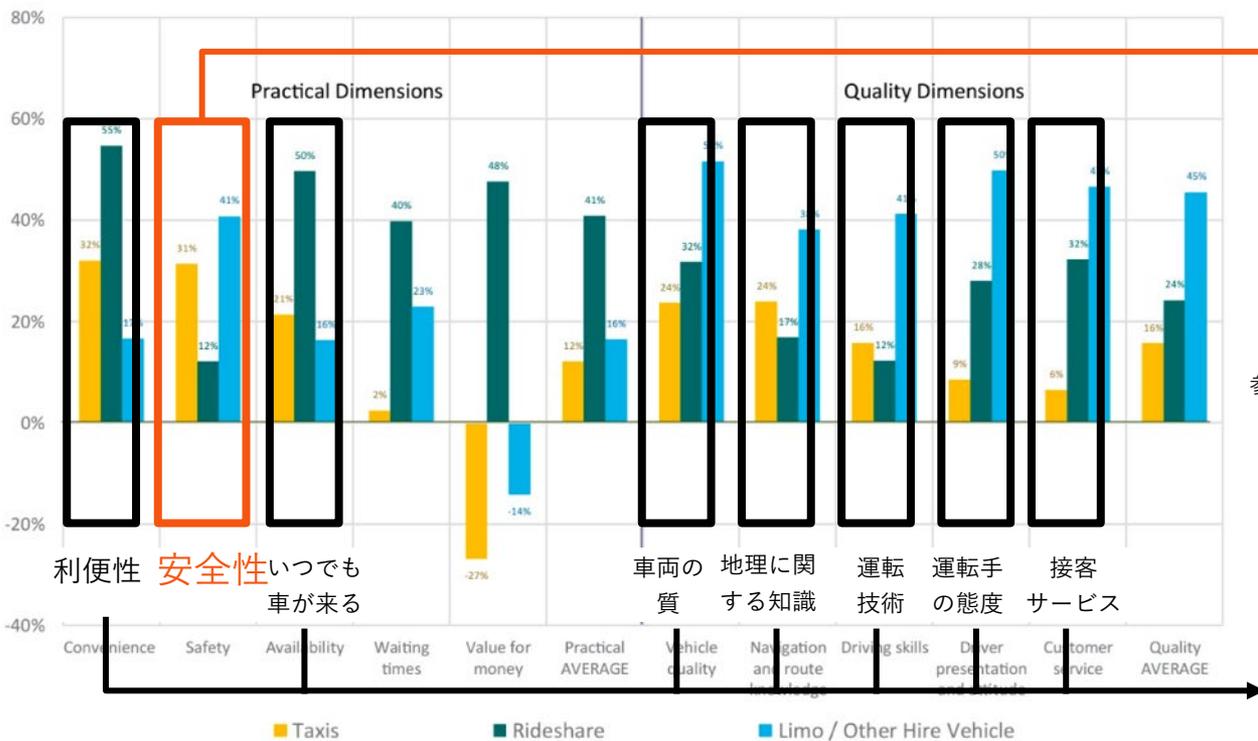
【ご依頼事項】 UBER社のデータでは生産性と安全性に関するデータからは、タクシーもライドシェアも差異がない点が見られましたが、本データについて貴会のご見解をご教示ください。また、反証があればご教示ください。

◆反証1 豪州シドニーのタクシーとライドシェアの比較について

原典のデータから意図的に削除とも捉えられかねない引用によるグラフが提示されております。具体的には、「安全性(Safety)」の項目などが提示されておられません。また全ての項目において「リムジン/その他ハイヤー(Limo/Other Hire Vehicle)」のデータも提示されておられません。

Figure 6. Strengths and weaknesses of transport options amongst those aware of the service in their region - Sydney

Relative Strengths and Weaknesses of transport options (Sydney)



<サービス評価> Safety/安全性

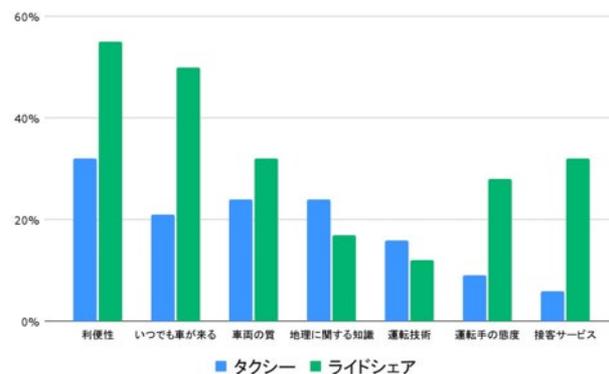
タクシー 31%

ライドシェア 12%

リムジン/その他ハイヤー 41%

~~意図的に削除?~~

参考 2023年11月6日 Uber社提出資料 p17 グラフ部分



Source: Orima Research (2019), Survey of Point to Point Transport Use, p 28, commissioned by IPART, accessed 18 May 2020 from IPART website.

◆反証2 性犯罪に関する犯罪発生率について（強姦性交に定義を揃えた場合）

Uber提出資料(p6)の犯罪率の比較表において車内と全体における性犯罪の発生率を算出する基準が異なっていました。我々の方で「強姦性交等」の発生率に揃えて比較したところ、**米国Uberは日本のタクシーより犯罪率が約10倍多く**なっており「国の治安事情を反映」と言えるかは疑問です。

- 同一の原典資料を用いて、2019年の乗車回数10万回あたりの発生率を強姦性交等に揃えて比較すると米国0.01764（発生件数247件）に対し、日本0（発生件数0件）となります。
- 日本の数値を過去5年で平均した値としても 0.00005（発生件数0.4件）であり米国／日本は388倍となります。

	乗車回数 10 万回あたりの 強姦性交等発生率（*原典から同一条件可） （2019年、米国は Uber、日本はタクシー）	人口 10 万人あたりの強姦性交等発生率 （2019年）
米国	0.01764（乗車回数 14億回、発生件数 247 件）※1	43.5（発生件数 143,224 件）※3
日本	0（乗車回数 8.8 億回、発生件数 0 件）※2 参考：0.00005（2018-2022年平均 発生件数0.4件）	1.1（発生件数 1,405 件）※4
米国／日本	参考： 388倍	約10倍 ← 39.2倍

※1 Uber US Safety Report p.56 (Non-consensual sexual penetrationの件数)

※2：警察庁犯罪統計書 令和2年の犯罪 および 同資料、令和元年、平成30年、平成29年、平成28年 場所別認知件数「タクシー内」のうち「強姦」

※3：令和4年版犯罪白書（法務省）強姦性交等：p.28 ※4：日本の発生件数：男女共同参画白書（内閣府）p.150

参考 2023年11月6日 Uber社提出資料
p6

注：乗車回数10万回あたりの件数について2019年
と記述がありますが、2020年の誤りです。

	乗車回数 10 万回あたりの 強姦性交等+強姦わいせつ発生率 （2019年、米国は Uber、日本はタクシー）	人口 10 万人あたりの強姦性交等発生率 （2019年）
米国	0.1535 （乗車回数 6.5 億回、発生件数 998 件）※1	43.5 （発生件数 143,224 件）※3
日本	0.0034 （乗車回数 5.6 億回、発生件数 19 件）※2	1.1 （発生件数 1,405 件）※4
米国 / 日本	45.2 倍	39.2倍

◆反証3 性犯罪に関する犯罪発生率について（強制的性交等および強制わいせつの場合）

同じくUber提出資料(p6)の表においても、米国の別出典データを反映し「強制的性交等および強制わいせつ」の発生率に揃えて比較したところ、**米国Uberは日本のタクシーより犯罪率が約1.6倍多くな**っており「国の治安事情を反映」と言えるかは疑問です。

- 日本における強制わいせつ罪に相当する性犯罪を含んだ米国の別資料のデータを反映しております。
- 乗車回数10万回あたりの強制的性交等および強制わいせつの発生率と、人口10万人あたりの発生率を比較すると、アプリからの通報数が警察認知件数より多くなるであることを加味したとしても「国の治安事情を反映」と言えるかは疑問です。

	乗車回数 10 万回あたりの 強制的性交等および強制わいせつの発生率 (2019年、米国は Uber、日本はタクシー)	人口 10 万人あたりの 強制的性交等および強制わいせつの発生率 (* 別出典※4を利用) (2019年)
米国	0.1535 (乗車回数 6.5億回、発生件数 998 件) ※1	139.9 (発生件数 459,310件) ※3
日本	0.0034 (乗車回数 5.6 億回、発生件数 19 件) ※2	5.0 (発生件数 6,305件) ※4
米国/日本	45.2倍	28.0倍

約1.6倍

※1 : Uber US Safety Report p.56 ※2 : 発生件数 : 警察庁犯罪統計書 令和2年の犯罪
 ※3 : Criminal Victimization 2019 (Bureau of Justice Statistics) Type of violent crime のうち Rape/sexual assault
 (注 : 州により犯罪定義が異なり必ずしも日本における「強制わいせつ」の定義と一致しない)
 ※4 : 日本の発生件数 : 男女共同参画白書 (内閣府) p.150

参考 2023年11月6日 Uber社提出資料 p6

注 : 乗車回数10万回あたりの件数について2019年と記述がありますが、2020年の誤りです。

2019年の数値を用いると以下となります。

米国 0.2018 (乗車回数 14億回、発生件数 2,826 件)

日本 0.0025 (乗車回数 8.8億回、発生件数 22 件)

米国/日本 80.7倍

	乗車回数 10 万回あたりの 強制的性交等+強制わいせつ発生率 (2019年、米国は Uber、日本はタクシー)	人口 10 万人あたりの強制的性交等発生率 (2019年)
米国	0.1535 (乗車回数 6.5 億回、発生件数 998 件) ※1	43.5 (発生件数 143,224 件) ※3
日本	0.0034 (乗車回数 5.6 億回、発生件数 19 件) ※2	1.1 (発生件数 1,405 件) ※4
米国 / 日本	45.2 倍	39.2 倍

◆反証4 ライドシェアおよびタクシーにおける性犯罪発生数 年次比較



Community Safety Report

Lyft's commitment to safety for riders, drivers and communities

1社1国のデータをもとに議論を行うのは早計と考えます。例としてLyft社（米国）においても発生数を公表しており、2017年からの3年間で4,158件（うち強制性交が360件）の性犯罪が報告されております。

	米国 Uber ※1		米国 Lyft ※2		日本 タクシー ※3	
	総数 (件)	うち強制性交 (件)	総数 (件)	うち強制性交 (件)	総数 (件)	うち強制性交 (件)
2016	公表なし	公表なし	公表なし	公表なし	18	0
2017	2,936	229	1,096	93	17	2
2018	3,045	235	1,255	111	21	1
2019	2,826	247	1,807	156	22	0
2020	998	141	公表なし	公表なし	19	0
2021	公表なし	公表なし	公表なし	公表なし	15	0
2022	公表なし	公表なし	公表なし	公表なし	28	1

※1 Uber US Safety Report 2017-2018 および同資料 2019-2020

…参考：前回Uber社資料に引用されている数値

※2 Lyft Community Safety Report

※3 警察庁犯罪統計書 令和2年の犯罪 および 同資料、令和元年、平成30年、平成29年、平成28年 場所別認知件数「タクシー内」

◆反証5 滴滴出行 (DiDi) の凶悪 (性的暴行死) 事件に関する報道

1社1国のデータをもとに議論を行うのは早計と考えます。別例として、**DiDi (中国)** においても**2018年に利用者の女性がドライバーに殺害される凶悪事件が続けて2件発生**し、中国ではDiDi以外の同類サービスでも犯罪が発生し続けていると報じられています。

2018年8月

中国東部の温州で20歳の女性がひと気のない山道へと連れていかれ、暴行後に刃物で刺殺。女性は途中、車内から友人にメッセージを送り、受け取った友人がDiDi側に7回も通報したにもかかわらず、DiDiは警察へ連絡することもなく放置。

同5月

河南省鄭州で21歳の女性が刺殺。ドライバーの男は交通事故や強盗などの前科があったが、父親の名義を使って登録。当時ドライバー登録するには運転免許証など数点の必要書類が揃っていれば、形式的な審査だけで研修もなく、誰でも登録できる状態だった。

デイリー新潮 DAILY SHINCHO



シンガポールでは激減...中国人観光客が世界各地から消えている理由



【写真5枚】訪日した中国人富裕層向けの「破廉恥パティ」 “女体”を...



「境内で水浴槽」「中国人」で梅毒が広が

岸田政権の肝いり「ライドシェア」は本当に安全か？ 「性的暴行」に「殺人」まで起きていた導入先進国「中国」の“凶悪事件簿”

国際 > 中国

2023年11月09日

11月6日、内閣府・規制改革推進会議の作業部会で「ライドシェア」導入に向けた議論が本格的にスタートした。年内にも報告を取りまとめ、政府は来年度の予算編成に反映させたい意向だ。しかし他国で導入当初に起きた混乱や悲惨な事件については深く検証する気配は見られず、拙速な議論を懸念する声も上がっている。なかでも「ライドシェア先進国」中国で起きた“凶悪事件”の数々は日本に重い課題を突き付けているという。



導入にご執心 (岸田首相) (📷 他の写真を見る)

2023/11/8 デイリー新潮

DiDiは事件後、登録審査を厳格化したほか、就業前にドライバーへの顔認証テストをルール化。さらに車内の録画機能の強化やアプリ起動時に録音を可能にするなど、安全対策の向上をアピールしていますが、中国ではDiDi以外の同類サービスでも犯罪が発生し続けていると報じられています。

2022年7月時点でも2021年・2022年における性犯罪の発生による訴訟が起こっています。

<以下抜粋引用>

[2022/7/14 GIGAZINE](#)

Uberがレイプや性的暴行で女性550人から訴えられる

法律事務所が列举した具体的な性的被害の例は以下の通り。

- 2022年2月、カリフォルニア州チノヒルズで、Uberの運転手が車に同乗していた女性に性的暴行を加えレイプしようとした。
- 2021年11月、カリフォルニア州ペリスで、Uberの運転手が乗客の女性をなで回した上でレイプした。
- 2021年8月、Uberの運転手が乗客の女性に自分の車の前席に座るよう説得した上で、強引にキスをして性的暴行を加えた。
- 2021年10月、ペンシルベニア州ピッツバーグ郊外で、Uberの運転手が女性を目的地まで安全に連れて行かずにレイプしようとした。
- 2021年10月、マサチューセッツ州ボストンで、Uberの運転手が女性客をレイプしようとした。

Slater Slater Schulman LLPの創設パートナーであるAdam Slater氏はUberの対策について、「Uberは近年になってこうした性的暴行の危険を認めています。対応は遅く不十分なので、恐ろしい結果をもたらしています」と述べました。

2023年5月時点でも、在ロサンゼルス日本総領事館は「安全の手引き」において、**ライドシェアサービスに関する注意喚起を継続**して掲載しています。

※調査した限り、2018年時点では同様の注意喚起が発出されていたと確認できております

イ ライド・シェア

近年利用者が急激に増加している UBER 等のライドシェアサービスですが、依頼中のドライバーを装って利用者を乗せ込み、非正規の値段を請求する、見ず知らずの土地に連れて行き、強盗、強姦等を行うなどの事件が発生しておりますので、利用の際は、下記注意事項を参考とし、正規のドライバーからのサービスを受けるよう心掛けてください。

- ①依頼と実際に到着した車が車種、色、ライセンスプレート等から間違いないか確認する。
- ②ドライバー情報を確認する。（名前を聞く、写真と見比べる）
- ③自ら氏名を名乗らず、ドライバーへ依頼主は誰か確認する。
- ④基本的には後部座席を利用する。
- ⑤可能な限り、家族や友人に旅程を共有し、不測の事態に備える。

[2023年5月改訂 在ロサンゼルス領事館「安全の手引き」](#)

Uber社が代表例として示すカリフォルニア州では、2023年8月以降、新しく始めるドライバーは25才以上に限定されました(従来は19才)。ライドシェアに対する保険カバレッジがタクシーに比べ最大30倍であり、保険料が2年で65%以上も上昇したためです。ライドシェアの安全性に対する社会の保守的な受け止めを表しており、検討材料に追加すべき事項と考えます。

Uber, squeezed by insurance, increases minimum age for new drivers in California

Kirsten Korosec @kirstenkorosec / 1:32 AM GMT+9 • August 26, 2023

Comment



Image Credits: JOSH EDELSON/AFP / Getty Images

Uber has raised the minimum age requirement for new rides-hailing drivers in California to 25 years old due to what it described as “baselessly higher” commercial insurance costs in the state.

The new policy will only apply to new drivers planning to use the rideshare platform. Those who plan to use the app to make deliveries through Uber Eats only need to be 19 years old. Any driver on the rideshare platform, who is already approved and under 25 years old can continue to shuttle passengers, the company said.

“California’s insurance coverage requirements for rideshare are baselessly higher than nearly every other car on the road: up to thirty times that of taxis and thirty times that of personal vehicles,” an Uber spokesperson said in an emailed statement.

“As a result of these lopsided requirements, personal injury attorneys have created a cottage industry specializing in suing rideshare platforms like ours, pushing Uber’s California state-mandated commercial insurance costs to rise by more than 65% in just two years. By increasing the age requirement for new drivers to 25, we hope to mitigate the growth of those costs. We hope to work with lawmakers, policy leaders, and industry experts to discuss legislative and regulatory changes that will improve the experience for all California drivers.”

Uber has said that California regulations for insuring commercial rideshare has pushed costs 10 times higher than those required for taxis in Los Angeles and San Francisco.

Uber has differentiated itself from rival Lyft by maintaining a lower minimum driving age the past few years — a strategy that widened its pool of available drivers. In 2020, Lyft pushed its a minimum driving age to 25 years old in every U.S. state except for New York, where it is still 19. Uber’s minimum age for drivers shuttling people is 21 years old in the rest of the United States.

“カリフォルニア州のライドシェアに対する保険適用要件は、路上を走る他の自動車よりも高い。タクシーや自家用車に比較し最大30倍だ”

“カリフォルニア州が義務付けているウーバーの商業保険費用はわずか2年で65%以上上昇した”

UBER & LYFT ACCIDENTS

UberLawyer.com POWERED BY Super Lawyers

"BEST RIDESHARE ATTORNEY IN CA"

★ ★ ★ ★ ★

Five Offices of Burg & Brock, APC CAMERON YADIDI

(818) 999-9900

The billboard features a man in a dark blue suit and tie standing with his arms crossed on the right side. The background is a mix of white and dark blue. The text is primarily in red and white. The Uber logo is stylized in orange and white.

REGEN

ZONE 21

◆反証8 報告を元にした「事後」の安全管理の実効性について

米国TNC型ライドシェアについては、複数の訴訟等が存在し、法制度として確立したとは言えない状況です。また、下記のとおり、TNC型ライドシェアは、現行の日本の運行管理とは程遠い管理体系であり、安全性を毀損してまで導入すべきではないと考えます。タクシーにおいて毎乗務時の点呼やアルコールチェックをはじめとする「事前」の安全管理を行っていても尚、残念ながら乗務員による飲酒運転や事件・事故といった事象は発生しています。ライドシェアにおいて本当に実効性があり国民が納得できる「安全管理」が行われているのかしっかりとした検証が必要と考えます。

	自家用車ライドシェア (例：カリフォルニア州 Uber社提出資料より)	日本のタクシー
運転者の雇用形態	個人請負	雇用労働者
車両	【規制】運転手は、登録時に州認定施設で車両点検を受ける義務、登録後1年間または5万マイル運行毎に、同上の車両点検を受ける	日常点検・整備 定期点検/3ヶ月毎 車検/年1回
運行・整備・トラブル 対応の責任主体	運転者個人（プラットフォームは仲介のみ）	タクシー事業者（法人）
乗務前の点呼	なし（※提出資料には下記記載があるがこれは事後対応であり点呼とは言えない） 【Uber】飲酒運転が確認された場合、一回でアカウントを永久停止する旨ガイドラインに明記。飲酒運転や居眠り運転が疑われる場合、乗客からUberへの通報を促し、危険運転をする運転手の排除に努めている	運行管理者が管理して、毎乗務ごとに実施 呼気によるアルコールチェック、体調確認、安全運行に資する事例共有、営業圏内の状況共有など
車内の安全対策	・アクリル板なし ・ドライブレコーダー設置は任意	・アクリル板あり（全車両の74.8%に設置） ・車内ドラレコで記録（全車両の87.4%に設置）
参考：飲酒運転の基準	血中アルコール濃度0.08%（0.8mg/mL）以上	血中アルコール濃度0.03%（0.3mg/mL）以上

タクシーで乗務前に毎回行っていること

- 呼気によるアルコールチェック（カメラによる本人確認付 右写真）
- 運行管理者による目視、声掛けによる体調確認
- 安全運行に資する事故事例、ヒヤリハット事例等の共有
- 営業圏内の道路状況、イベント予定状況に関する共有
- 車両の点検（車内、エンジンルーム、車外）

帰庫時（乗務終了後、毎回）

- 再度のアルコールチェック（乗務中に飲酒する可能性があるため）



(再掲) 【ご依頼事項】 UBER社のデータでは生産性と安全性に関するデータからは、タクシーもライドシェアも差異がない点が見られました。本データについて貴会のご見解をご教示ください。また、反証があればご教示ください。

ここまでにお示しした通り、

全体的に、当会でこれまで確認できている情報に照らして、客観的な議論に必要な経緯および最新の事実情報において網羅性が足りていないと感じております。

特に安全性に関する2020年以降の最新データや、米国以外の状況、Uber社以外のプラットフォームにおける状況についての確認が必要と考えます。

(補足)

Uber社のUber Safety Reportは過去2回発行されております。

- 2019年12月発行 2017-2018年分
- 2022年6月発行 2019-2020年分(最新)

Lyft社のCommunity Safety Reportは過去1回発行されております。

- 2021年10月発行 2017-2019年分(最新)

雇用問題に関する議論について

雇用問題の議論が圧倒的に不足

林座長の前回総括にありました通り、**ワーキングプア増加に関する議論がなされていません**。日本ではギグワーカーが大量発生した社会を目指してはいないはずで

以下のような海外事例を勘案して議論すべきと考えます。

・賃金過少払い

米東部ニューヨーク州では、米ライドシェア大手2社ウーバーテクノロジーズとリフトが州内の運転手に賃金を過少に支払っていたとされる問題を巡り、2社が合計で3億2800万ドル（約490億円）の和解金支払いに合意したと発表した。（[2023年11月3日日本経済新聞報道](#)より）

・アルゴリズムによる労務管理の不公平性

英国のUberドライバーらがアプリから「不正行為」を通知された後に自動的に解雇され、反論する機会を与えられなかった。アルゴリズムを用いた解雇が、GDPR（EU一般データ保護規則）に違反していることから訴訟に発展。（[2020年10月27日Forbes報道](#)より）

・タクシー運転手への打撃

米国ではライドシェアの台頭によるNYのタクシー運転手の自殺が7カ月で6人に上った。ニューヨーク市街を走る輸送車両は1万2600台だったが、現在では8万台に増加。1ヶ月に2000台という急増を受け、タクシー運転手は生計が立たなくなった。（[2018年6月18日Bloomberg報道](#)より）

◆参考再掲：雇用に関するウーバーCEOの発言

ウーバーのCEO、ダラ・コスロシャヒ氏は、2021年8月のニューヨークタイムス紙のインタビューで、「お子さんにウーバー運転手になってほしいか」という質問に以下の回答をしています。

要約：「最初はそれでも良いが、いずれは手に職をつけてほしい」

Would Mr. Khosrowshahi want one of his own children to drive for Uber?

Yes, he said, but he would want them “to eventually have a full-time job, work in a technical field.

[The New York Times](#)

ライドシェアのドライバーは一生涯続けるべき仕事ではないと、同社トップが自ら認めるような待遇の働き方、すなわちワーキングプアを加速させるような施策を日本においては推し進めるべきではないと考えます。

◆参考記事：2週間前の記事：NY司法 「詐欺的な仕組みで正当な賃金を奪い取ってきた」と糾弾

UberとLyft、運転手に490億円支払い NY司法長官

北米 [+ フォローする](#)

2023年11月3日 3:49 (2023年11月3日 4:05更新)

保存 グループシェア



米ライドシェア大手2社はNY州司法省と和解金支払いで合意した=ロイター

ジェームズ司法長官は、賃金が不足していた運転手が10万人以上いると説明。「多くが移民出身で家族の生活をライドシェア収入に頼っている。ウーバーとリフトは詐欺的な仕組みで正当な賃金を奪い取ってきた」と糾弾した。今回の合意によりライドシェアの運転手が過去にさかのぼって正当な賃金を受け取る。

一部抜粋

◆参考：「ギグワーカー問題」に関する合法性はカリフォルニア州でも係争中

カリフォルニア州のライドシェアサービスにおける「運転手の労働者性」のあり方を巡っては、現在も司法の場で議論が続いており、**法制度として確立したとは言えない**状況

年月	主なできごと
2018年4月	州最高裁がダイナメックス事件で(ギグ・ワークの)トラックドライバーを雇用労働者と判断
2019年9月	上記判決を受け、州議会でAB5法案(通称:ギグ法)が可決・州知事が署名
2020年1月	ギグ法施行 個人請負の定義を厳格化し、下記条件を満たさない限り雇用労働者と扱うように ・契約上も実際も、業務手法について使用主体から管理や指示を受けていない ・使用主体の通常業務の範囲外の職務に従事している ・遂行した業務と同じ性質の独立、確立した仕事に、慣習的に従事している
2020年5月	ギグ法施行後も雇用労働者を個人請負に「誤分類」する対応が改善されていないとして、州やロサンゼルス市などの司法当局がウーバー社とリフト社に対し損害賠償などを求めて提訴
2020年11月	アプリを活用して活動する運転手を個人請負とみなす住民立法案「Proposition 22」が、住民投票で可決 ※ブルームバーグによると、住民投票の実施に必要な62万通を超える署名を集めるため、ウーバー社、リフト社、他3社が2億ドル(210億円)を超える規模の資金を投じて指示を呼びかけ
2021年8月	州地方裁判所が、上記Prop.22 に対して違憲立法と判決
2023年3月	州控訴裁判所が、上記判決を破棄して合憲性を肯定 ※最高裁の判断はまだ出ていない

下記、参考資料より作成

[『「ギグ・ワーカーは個人請負」ーカリフォルニア州住民投票で賛成多数』独立行政法人労働政策研究・研修機構](#)

[『ダイナメックス・テストプラットフォームビジネスによる個人請負労働の活用に歯止め』同上](#)

[連合総研レポート2023年7月号No.388『アメリカにおける「被用者」概念とフリーランス政策の動向』公益財団法人連合総合生活開発研究所](#)

◆参考記事：豪州NSW州でタクシー事業者(運転手)に900億円規模(9億500万豪ドル)の補償

- 2023年初めからタクシー免許保有者に追加の7億6,000万ドルの財政援助が保証される
- パッケージ総額は9億500万ドル
- デビッド・エリオットNSW運輸・退役軍人担当大臣は、政府はNSW州ポイント・ツー・ポイント業界の規制緩和を完了し、タクシー免許保有者に記録的な財政支援を提供できると述べた

\$905 million Taxi licence financial assistance package passes Parliament

17 November 2022

 Share this

[Related Articles](#)

The NSW Government's *Point to Point Transport (Taxis and Hire Vehicles) Amendment Bill 2022* has passed Parliament, guaranteeing taxi licence holders an additional \$760 million in financial assistance from early next year, taking the combined package value to \$905 million.

Minister for Transport, Veterans and Western Sydney David Elliott said the Government can now complete the deregulation of the NSW Point to Point industry and deliver taxi licence holders a record package of financial assistance.

[NSW Liberals](#)

【事務局からのご依頼事項】

都会では3年以内でタクシードライバー不足が解消する旨のご発言がありましたが、タクシー業界の取り組みにより、年内、24年、25年以内に、どの程度のドライバー確保を見込むか、算出根拠とともにご提出ください。併せて、インバウンド観光客の増加その他の要因によって、年内、24年末、25年末の時点において、全国のタクシードライバーの必要数をどの程度と見込み、併せて、不足数をどの程度と見込んでいるか算出根拠とともにご提出ください。また、河野大臣より、「この状況を3年放置するのはありえない」旨のご発言がありましたが、このご発言に関するご見解も併せてお示しくください。

【ご依頼事項】 都会では3年以内でタクシードライバー不足が解消する旨のご発言がありましたが、タクシー業界の取り組みにより、年内、24年、25年以内に、どの程度のドライバー確保を見込むか、算出根拠とともにご提出ください。併せて、インバウンド観光客の増加その他の要因によって、年内、24年末、25年末の時点において、全国のタクシードライバーの必要数をどの程度と見込み、併せて、不足数をどの程度と見込んでいるか算出根拠とともにご提出ください。また、河野大臣より、「この状況を3年放置するのはいりえない」旨のご発言がありましたが、このご発言に関するご見解も併せてお示しください。

- 河野大臣の「この状況を3年放置するのはいりえない」とのご発言のご趣旨はごもっともであり、認識不足を反省しております。
- 改めて、すでに進行中の取り組みならびにタクシーの規制緩和が実現された場合のタクシー乗務員不足解消までの年数を推計した結果、**類型3) 都市部では1年で、類型1) 観光地・インバウンドでは2年で、類型2) 地方・過疎地では3年で、解消する見込み**です。
- 類型別に詳細を次ページ以降にまとめております。

- 都市部 (類型3)について
- 観光地・インバウンド (類型1)について
- 地方・過疎地 (類型2)について

◆乗務員不足解消を後押しする各種取り組みおよび規制緩和（類型3）

<類型3) 都市部（東京・大阪・神奈川を例に）>

運賃改定による
乗務員賃金の上昇

【実現中】東京/大阪では運賃改定後に乗務員増加ペースが上がっており、11月20日に運賃改定予定の神奈川でも今後ペースアップが見込まれます。

地理試験の廃止

【規制緩和要望中】可及的速やかなタクシーセンターの地理試験の廃止が実現すると「53年ぶりの出来事」として大いなる「号砲」。補正予算での二種免許取得費用等の補助とともに、現在乗務員の養成をしていない（二種免許保有者しか採用していない）タクシー事業者が養成を開始します。なお、受講者の激増で予約困難に陥っているタクシーセンターの教習は、年内にDX化でボトルネックが解消される見込みです。

二種免許取得期間
の短縮化

【規制緩和要望中】2024年4月までに「歴史的な」二種免許取得の短縮化が実現すると、地理試験の廃止との相乗効果でタクシー乗務員になるハードルが大きく下がる印象を与え、採用増に大きなインパクトがあると考えられます。特に女性やパートタイム応募者の増加が見込めることは、地理試験の受講を要さないアプリ専用車両の取り組みにおける乗務員採用の経験からも類推できます。

二種免許試験の
多言語化

【規制緩和要望中】2024年10月までに二種免許の多言語化が実現すると、日常会話は問題ないものの日本語の筆記試験がハードルになっている在日外国人（外国人労働者数約182万人：外国人雇用状況）の応募が見込まれ、女性やパートとともに新たな人材層の開拓に繋がります。

特定技能1号
対象分野への追加

【規制緩和要望中】在留資格における「特定技能1号」の対象分野への追加について、トラックおよびバス業界と共に要望しており、国交省において2023年度中にも実現の方向でご検討いただいております。

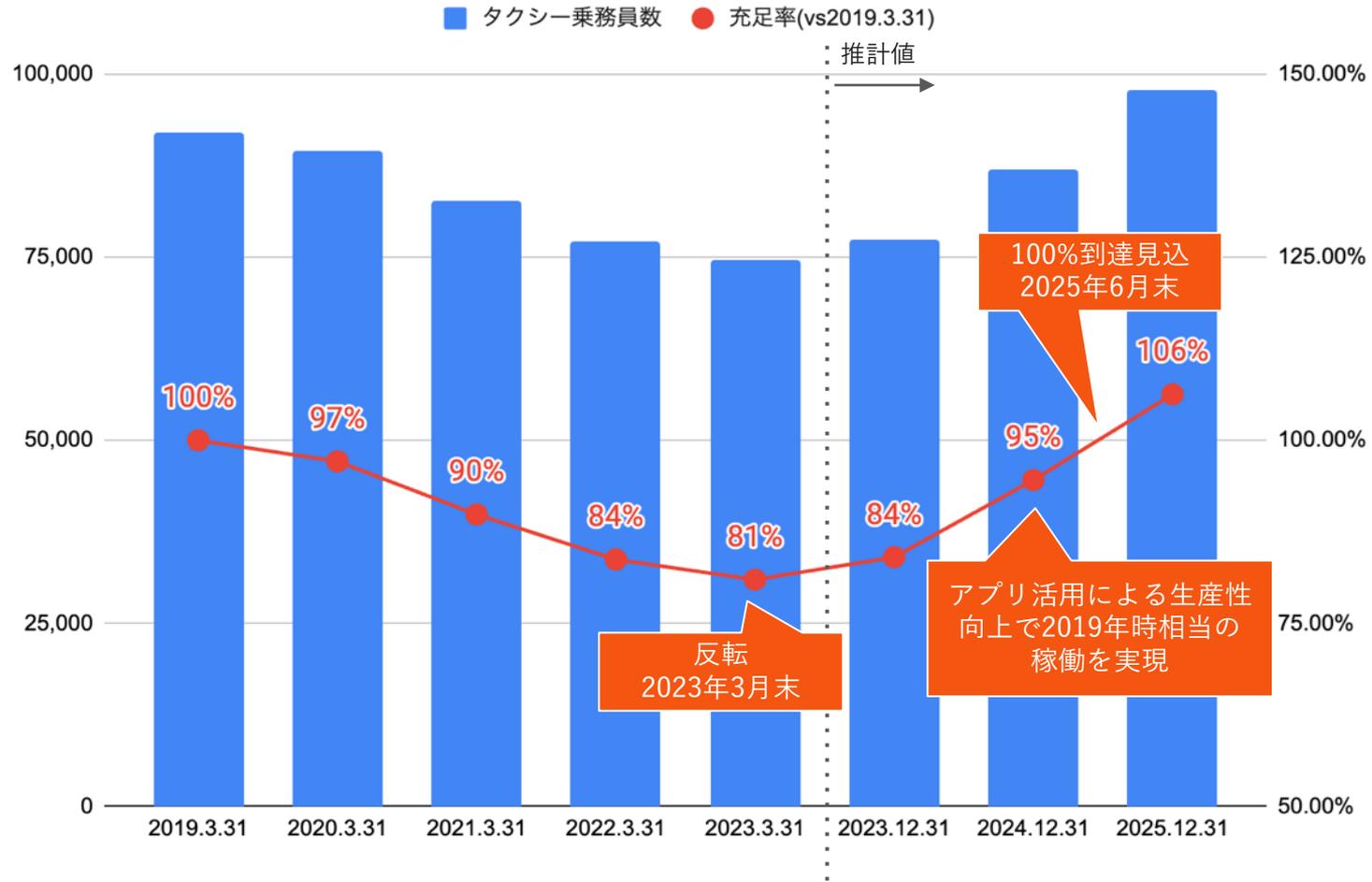
アプリ活用による
生産性向上

【実現中】タクシーアプリの普及率は更に上がり、既存の乗務員の更なる生産性向上とともに、アプリに積極的な新しい乗務員の増加により全体の生産性が5-10%程度の向上が見込まれます。

◆推計：類型3) 都市部における乗務員数推移

前ページに示したものを含め、複合的な取り組みと規制緩和によって、**類型3) 都市部における乗務員不足の解消は、1年で達成できる**と試算しております。

類型3 都市部（東京・大阪・神奈川）の乗務員数推移



※「登録機関別 運転者証交付件数等」（国土交通省）に基づく 2023年10月31日までは実績値 以降は推計値

◆参考：東京タクシーセンターおよび神奈川タクシーセンターにおける新規講習の予約状況

直近の乗務員なり手の急増により、タクシーセンターの受け入れ体制がひっ迫。いわば「待機乗務員」が出ており、新規の乗務員増加（運転者証の交付）ペースを落とす一要因になっています。



新規講習（4日間）の予約状況

11月10日時点

- ※ 予約の受付は実施日の1ヶ月前より開始いたします。
- ※ 予約状況は研修日（初日）で示しています。
- ※ 午前8時30分から点呼を行います。研修生は午前8時30分までに来所してください。

凡例	
○	… 空きあり
×	… 満員

11月

6 (月)	13 (月)	20 (月)	27 (月)
—	×	×	×

12月

4 (月)	11 (月)	18 (月)	25 (月)
○	○	○	○

一般財団法人 **神奈川タクシーセンター**

講習

新規講習

11月10日時点

2023年 11月			2023年 12月		
13	20	27	4	11	18
×	×	×	×	×	○

凡例

○：空き有

△：残10席以下

×：満席

◆参考記事：パートタイム乗務員採用への取り組み事例



アプリからの注文のみを受け付ける「GO Reserve」はタクシー業界の働き方をどう変える？

2023.05.24 | ビジネス | #タクシー | #西内義雄

タクシー業界は慢性的な人手不足だとされている。とくに都市圏の供給不足は深刻で、車があっても乗務員(ドライバー)が不足し、効率的な運行をしづらいことが課題になっている。



コロナ禍とタクシーならではの働き方の関係

背景に新型コロナウイルスが大きな影響を与えていることは明らかだ。コロナ禍になった途端、街から人が消え、タクシーで移動をする人が激減。休業補償を出すなど対応した会社もあるようだが、なかなか出口が見えない中、「もうここで見切りをつけよう」と、業界を去るケースが増加した。

@DIME 2023/5/24

3月からの取組みで50名以上のパートタイム乗務員を採用済
GO株式会社資料より

横浜の三和交通、タクシー運転手に副業人材 実証実験

神奈川県 [+フォローする](#)

2023年11月9日 4:00 [会員限定記事]

保存



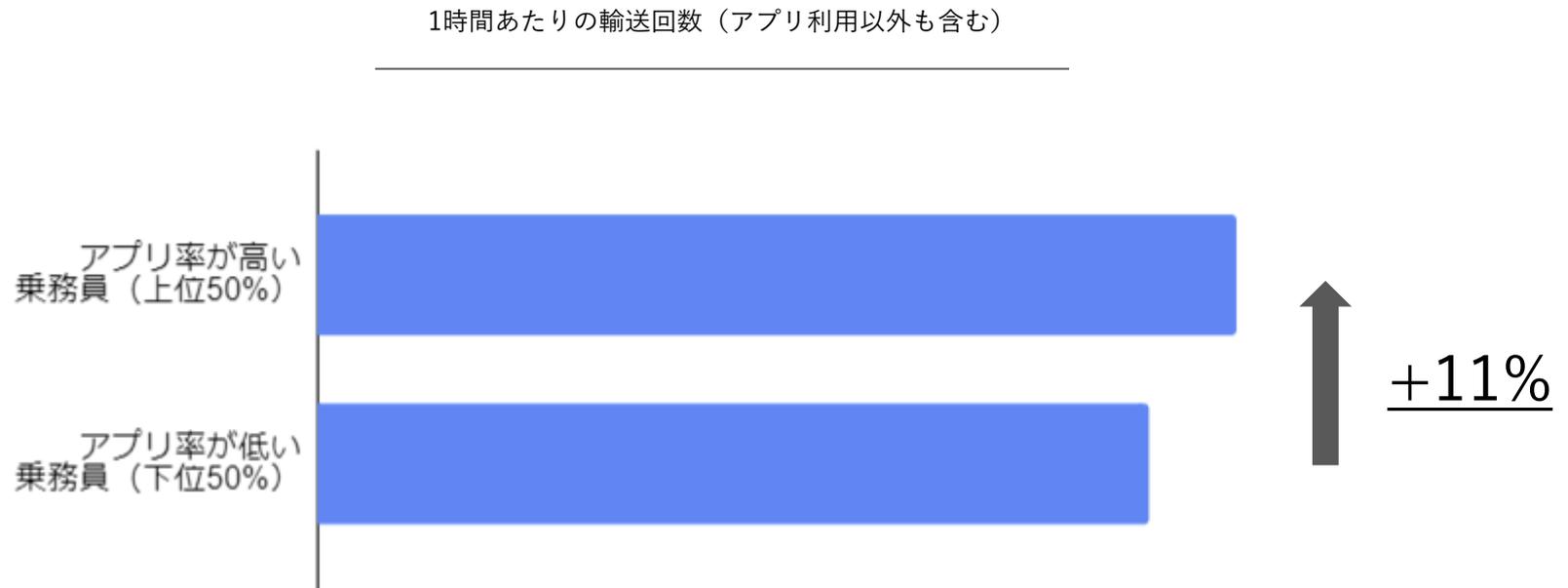
三和交通は副業人材を活用する

タクシー・ハイヤー運行の三和交通（横浜市）とタクシー配車システムを開発する電脳交通（徳島市）は、タクシーの運転手に副業人材を活用する実証実験を始める。2種免許保有者を対象に週1日、1日4時間からという短時間の条件で副業として働けるようにする。

運転手の時間外労働が年960時間までに制限される「2024年問題」を前に、需要が多い時間帯に運転手が確保できるか検証する。副業に特化した採用サービスとして電脳交通が開発したシステム「スポドラ」を活用。10日から三和交通のウェブサイト経由で募集を始め、三和交通の営業エリアである横浜市と埼玉県南部でまず実施する予定だ。10人程度の応募を見込んでいる。

◆参考：アプリの活用による生産性向上

乗務員の輸送回数に占めるアプリ利用の割合が、上位50%、下位50%の乗務員を比較すると、1時間あたりの輸送回数に11%の差があり、アプリ利用により生産性は向上すると言えます。

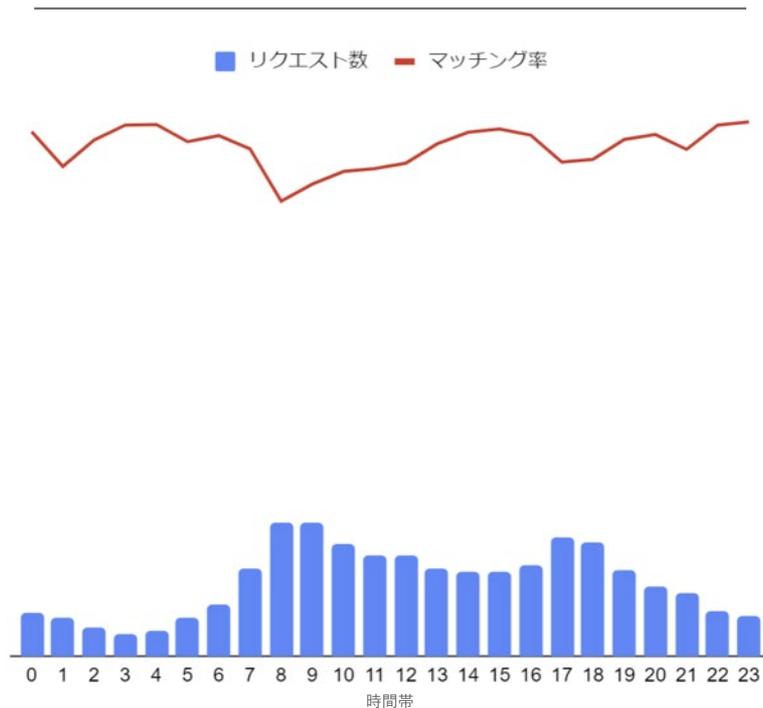


参考：現状のタクシーアプリにおける配車依頼とマッチング率の傾向

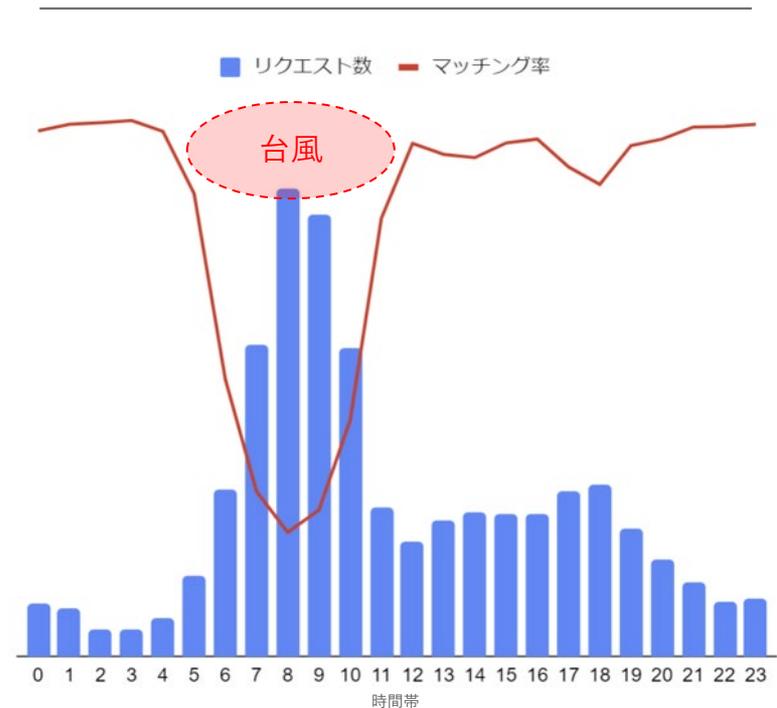
都市部（類型3）では極端な供給不足とまでは言えないと捉えております

- 普段のマッチング率は良好な水準を保っている状況
- 台風のような特殊要因が発生した際はマッチング率は崩れるものの、台風が去ればマッチング率は元に戻る状況

平均実績(10月)



午前に台風の影響を受けた日の実績(9/8)

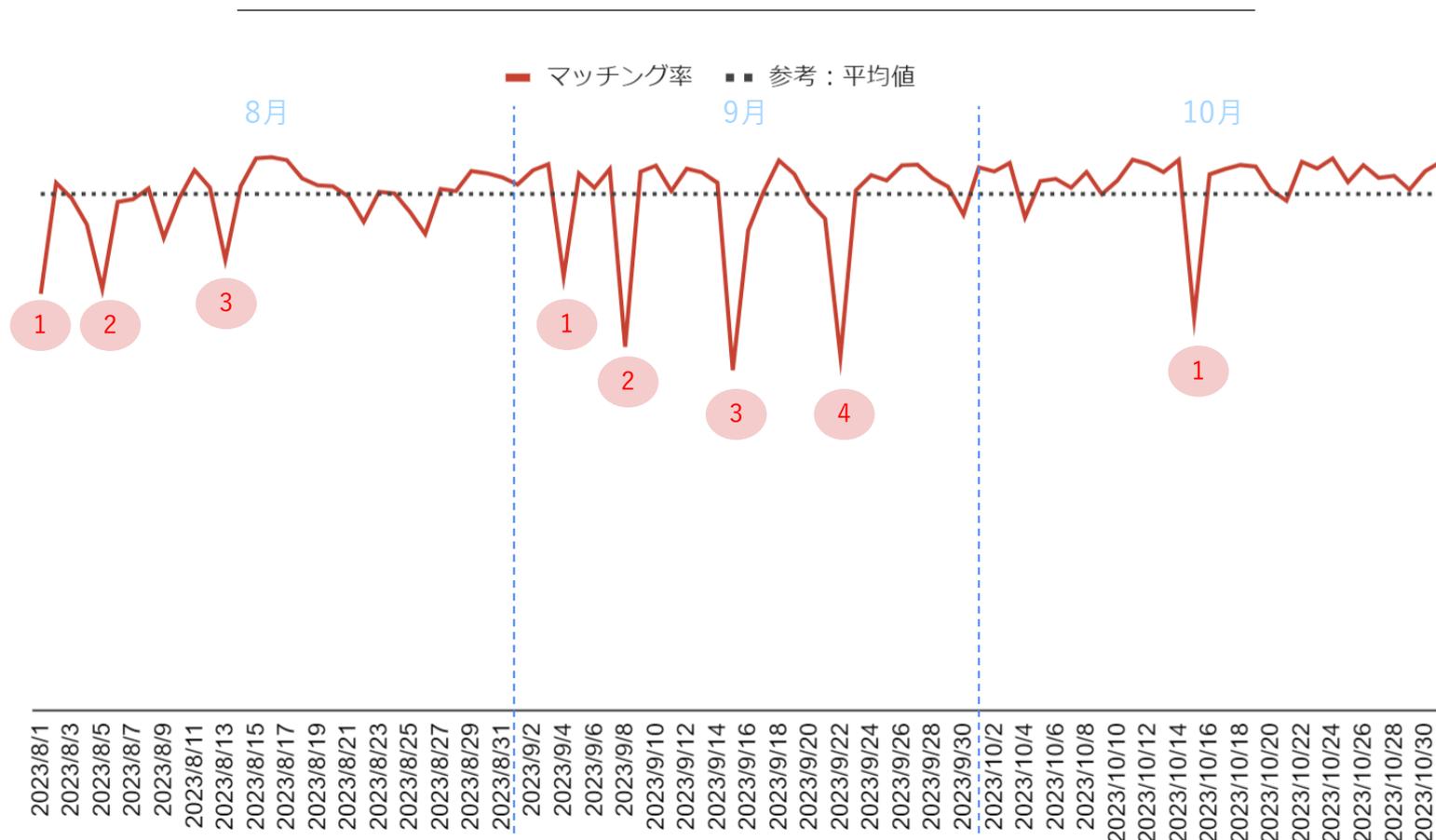


参考：現状のタクシーアプリにおける配車依頼とマッチング率の傾向

都市部（類型3）では極端な供給不足とまでは言えないと捉えております

- 供給不足と言える日は月に数回程度

都市部の直近3ヶ月のマッチング率



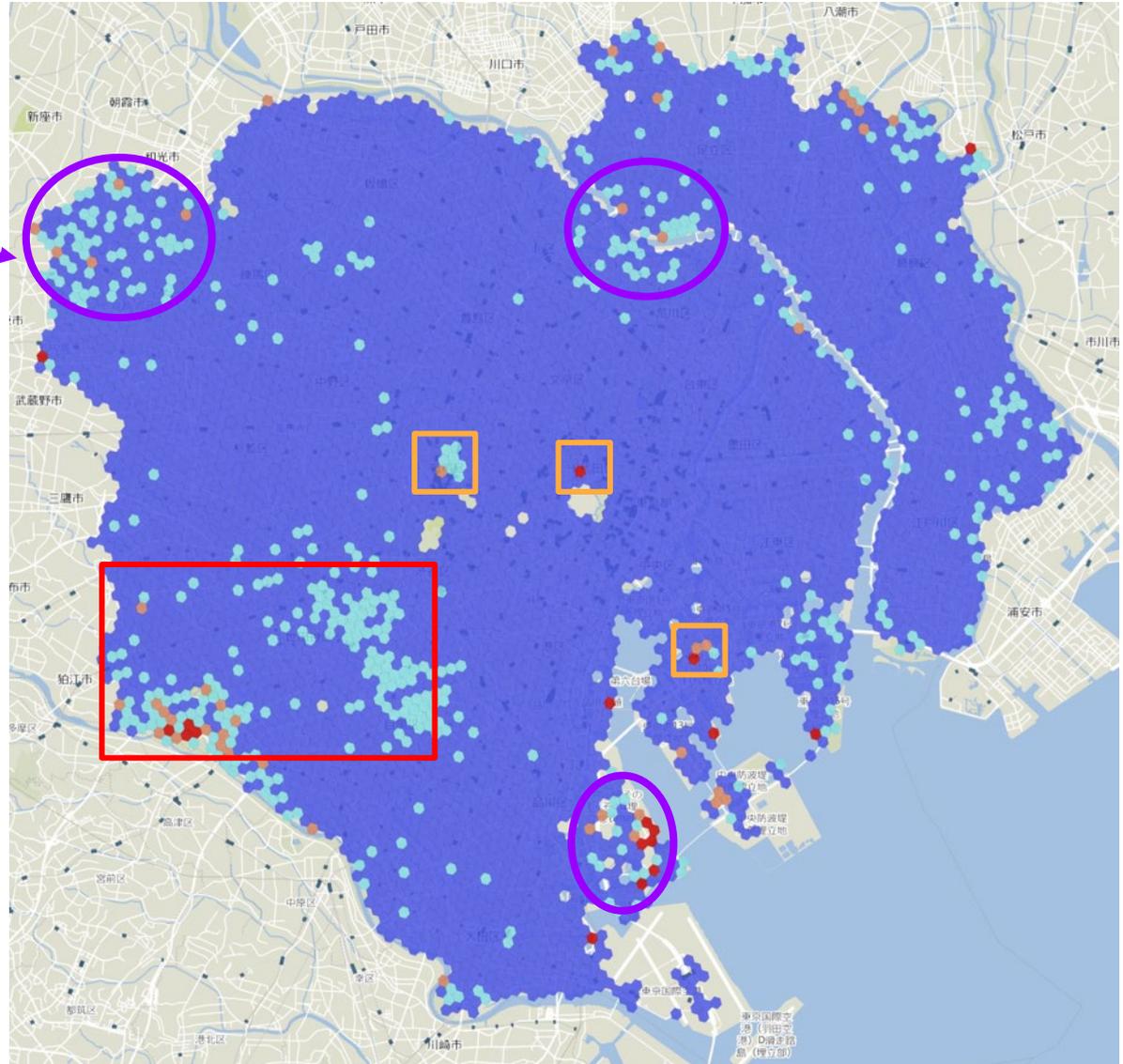
参考：東京23区のタクシーマッチング率ヒートマップ（10月平均実績）

局所的にはマッチング率が下がる場所がありますが、多くの場所では良好な水準を保っています

 駅から離れた住宅地や港湾部などで不足傾向

 ターミナル駅周辺などの局所的な不足

 世田谷区など住居専用地域が多く地価も高いエリアは営業所設置が難しいため不足している



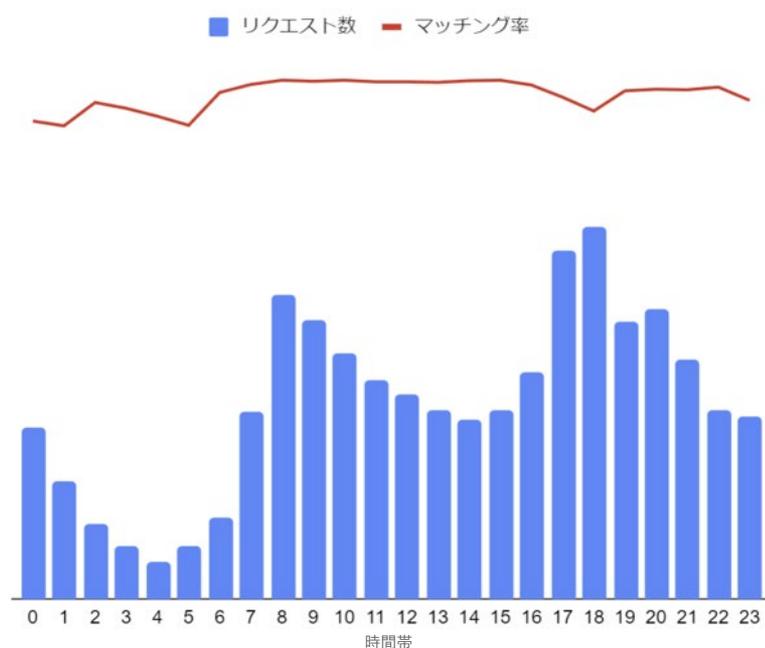
- 都市部 (類型3)について
- 観光地・インバウンド (類型1)について
- 地方・過疎地 (類型2)について

参考：現状のタクシーアプリにおける配車依頼とマッチング率の傾向

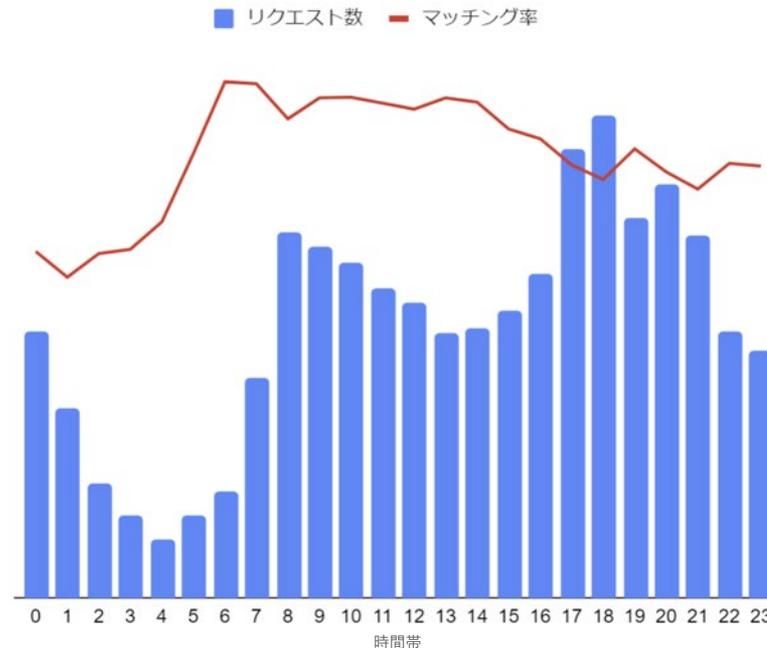
観光地（類型1）においてはハイシーズンにのみ供給不足の傾向があるもののオフシーズンは供給不足とは言えないと捉えております

- 典型的な観光と言える京都のマッチング率は、オフシーズンは良好な水準を維持
- 一方でハイシーズンについては時間帯によってはマッチング率は崩れております

オフシーズン平均実績(2月)



ハイシーズン平均実績(4月)



◆乗務員不足解消を後押しする各種取り組みおよび規制緩和（類型1）

<類型1）観光地（インバウンド）>

前提
総需要に与える影響

インバウンド観光客の更なる増加が見込まれるものの、タクシー総需要に与える影響は小さく、純増分は数%程度と見込まれます。インバウンド観光客の「タクシー・ハイヤー」利用率は24.6%(※1)であり、これには貸切ハイヤーも含まれます。政府目標である3000万人(2025年時点)のインバウンドによる推定タクシー利用回数は約1181万回/年となり、6000万人(2030年時点)に到達したとしても日本のタクシーの全需要(10億回/年程度 ※2)の数%程度の範囲に収まる見込みです。また訪日外国人旅行者の8割が訪問先上位10都道府県に集中(※3)することからも対策は地域個別の状況を見て検討すべきです。

他営業区域からの
応援による供給対策

【実現予定】季節的な集中によるオーバーツーリズムという課題に対しては、他地域からリソースを融通する「ニセコモデル」が有効と考え、12月より実施予定です。ニセコエリアにおける実質のタクシー供給量を2倍に拡充します。この冬の実績を踏まえ、来年は白馬などインバウンドが集中する全国の地域で「ニセコモデル」を応用し、2024年末までにオーバーツーリズム起因のタクシー不足解消に繋げてまいります。なお、本取組みは観光立国推進閣僚会議「オーバーツーリズムの未然防止・抑制に向けた対策パッケージ」に含まれており、既に多くの自治体から関心を寄せられています。

(再掲)
二種免許試験の
多言語化および
特定技能1号追加

【規制緩和要望中】二種免許の多言語化および在留資格における「特定技能1号」の対象分野への追加が実現すると、インバウンド観光客の言語に合わせた接客が可能な在日外国人の応募が見込まれ、特に観光需要が多いエリアにおける新たな人材層の開拓に繋がります。

これらの取り組みと規制緩和によって、**類型1）観光地(インバウンド)**における乗務員およびタクシー不足の解消は、**2年で達成できる**と考えております。

※1 訪日外国人消費動向調査 2019（観光庁） 費目別購入率および購入者単価より算出および試算

※2 国土交通省(運輸局) タクシー輸送実績より

※3 観光立国推進基本計画（観光庁）より

◆参考：今冬に実施予定の「ニセコモデル」詳細

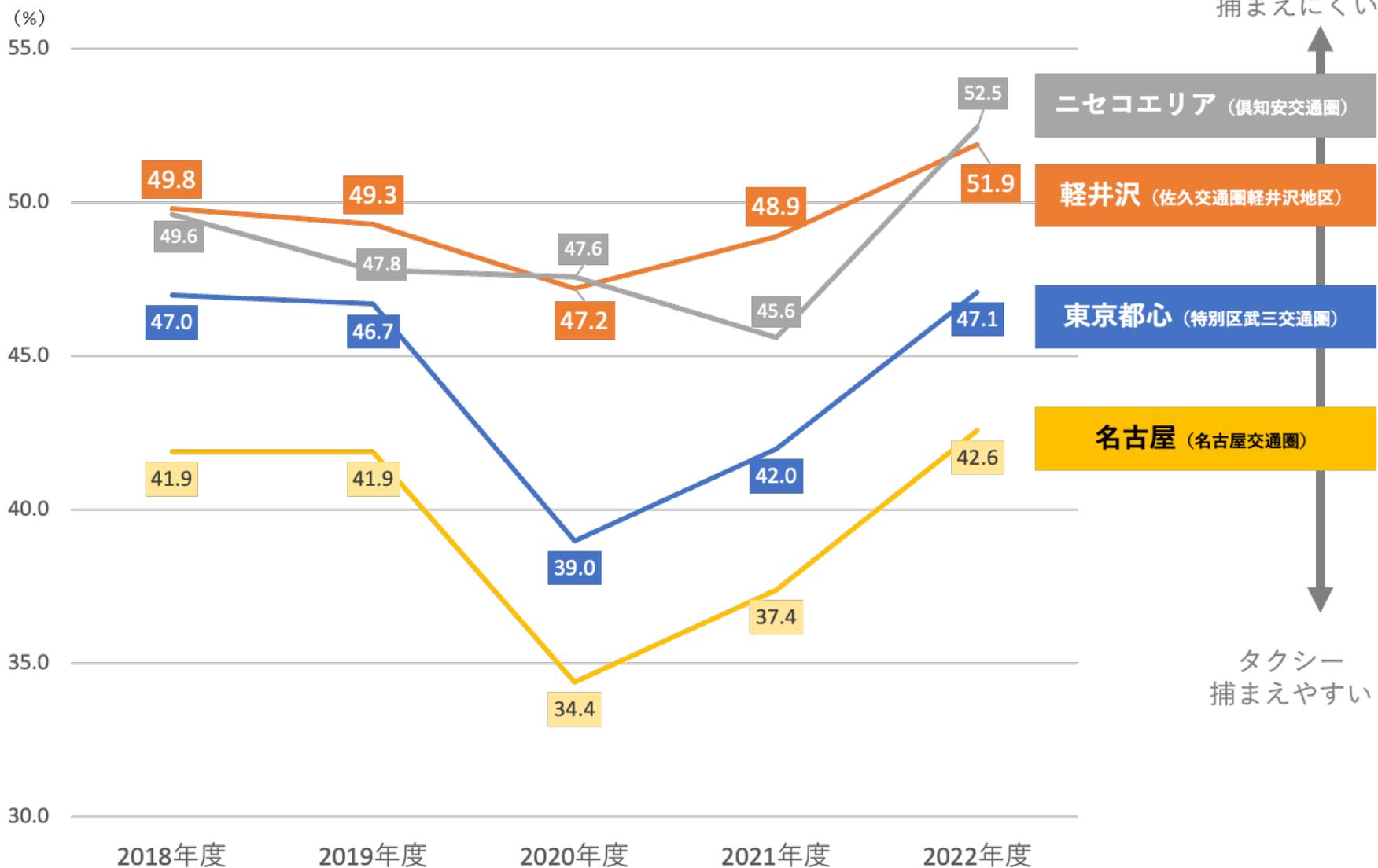
- 「ニセコモデル」では2023年12月～2024年3月にかけて車両10台・25名の乗務員を札幌・東京から応援部隊として派遣する予定です。
- ニセコエリアにおける現時点でのタクシー台数は30台程度ですが乗務員不足により実稼働としては10台程度となっております。従って供給量が実質的に2倍となる見込みです。
- ニセコでの現時点での稼働率52.5%を踏まえると10台の増加により相当程度利便性は改善する見込みですが、この冬にしっかりと実績を積み、需給状況を数値化した上で、来シーズン以降は更に供給量を精緻化して参ります。



地元自治体や観光協会、商工会議所をはじめとする
様々なステークホルダーの協力のもと実現

◆参考再掲：エリア別 実車率の推移 (前回提出資料 p6)

エリア別 実車率の推移



- 都市部 (類型3)について
- 観光地・インバウンド (類型1)について
- 地方・過疎地 (類型2)について

◆乗務員不足解消を後押しする各種取り組みおよび規制緩和（類型2）

<類型2）地方・過疎地>

前提
経営環境

地方・過疎地においては、公共交通という建て付けにもかかわらずバスと違ってタクシーには赤字補填がなく独立採算性が問われる一方、最低車両数5台で専用の施設が必要という営業所の設置要件により、5台分を下回る需要しかない過疎地においては経営判断として撤退を余儀なくされてきたという構造的問題がございます。

営業所設置要件の
規制緩和

【実現中】11月1日より1台から・別施設との併用でも良いと設置要件が緩和されました。今後は例えば町役場やホテルの一角でという形での営業所設置が可能となるため、既存事業者の撤退の抑制や、撤退地域におけるタクシーの「ミニ営業所」が復活していくと考えております。

乗り合い
デマンドタクシー

【実現中】現在でも全国4900コースで1.5万台の乗り合いタクシーが運行しており、特にデマンド型の運行は今後も地域住民の生活交通を維持する手段として活用される見込みです。

アプリ活用による
生産性向上

【実現中】都市部で既に定着し始めているタクシーアプリですが、地方・過疎地においても普及期に入りつつあります。アプリの活用により、既存の乗務員において5-10%程度の生産性の向上が見込まれます。

（再掲）
二種免許取得期間の
短縮化

【規制緩和要望中】2024年4月までに二種免許取得の短縮化が実現すると、タクシー乗務員になるハードルが大きく下がる印象を与え、採用増にプラスの効果をもたらします。補正予算での二種免許取得費用等の補助と相まって、タクシー事業者側の募集意欲を高めることにも繋がります。

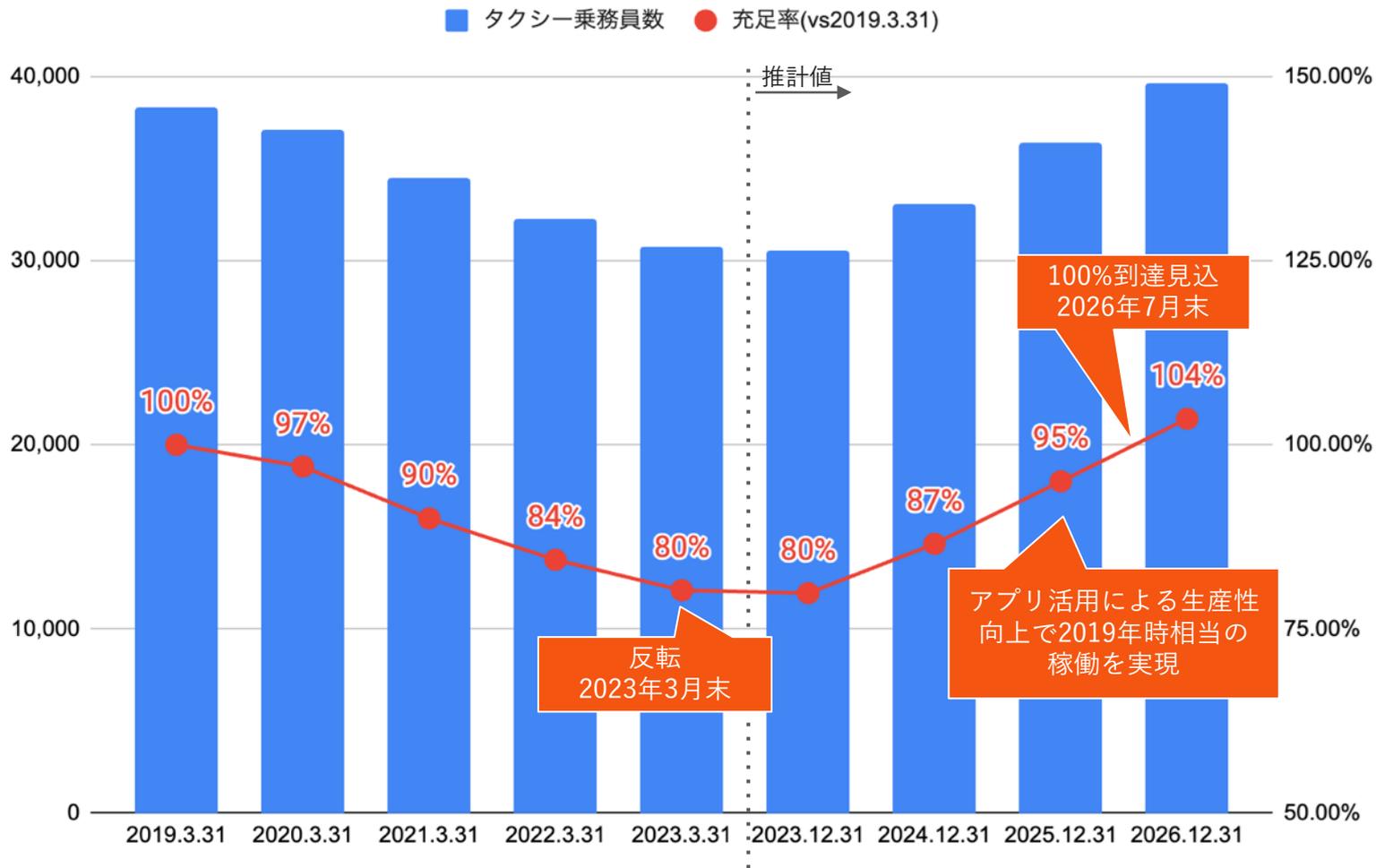
（再掲）
二種免許試験の
多言語化

【規制緩和要望中】2024年10月までに二種免許の多言語化が実現すると、日常会話は問題ないものの日本語の筆記試験がハードルになっている在日外国人（外国人労働者数約182万人：外国人雇用状況）の応募が見込まれ、女性やパートとともに新たな人材層の開拓に繋がります。

◆推計：類型2) 地方・過疎地における乗務員数推移

前ページに示したものを含め、複合的な取り組みと規制緩和によって、**類型2) 地方・過疎地における乗務員不足の解消は、3年で達成できる**と試算しております。

類型2 地方・過疎地（乗務員2,500人以下の地域）の乗務員数推移

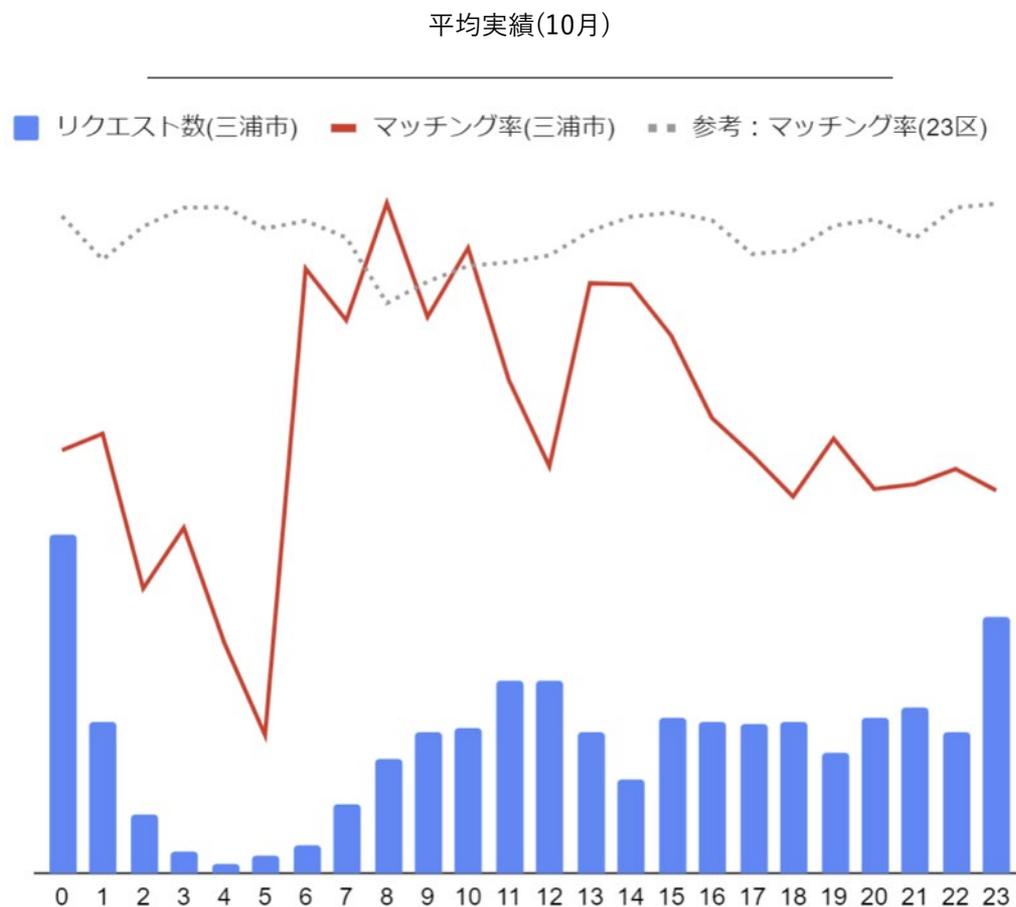


※「登録機関別 運転者証交付件数等」（国土交通省）に基づく 2023年10月31日までは実績値 以降は推計値

参考：現状のタクシーアプリにおける配車依頼とマッチング率の傾向

地方・過疎地（類型2）では、地域によっては供給不足が存在する

- 23区と比較すると三浦市は恒常的にマッチング率が崩れている状況。



【事務局からのご依頼事項】

川鍋様におかれては、本命とする自動運転について、3～5年程度で実現するとおっしゃっていたと思います。一方で、以下の8月のインタビュー記事では、タクシーの自動運転について『幹線道路を走るバスが先に実用化される、それがかなりみられるようになるのが10年後。全部の道を自動運転で行くには30年かかる』と言っていますが、時間軸の整合性を明確にしてご教示ください。https://jidounten-lab.com/u_42495#30

【ご依頼事項】川鍋様におかれては、本命とする自動運転について、3~5年程度で実現するとおっしゃっていたと思います。一方で、以下の8月のインタビュー記事では、タクシーの自動運転について『幹線道路を走るバスが先に実用化される、それがかなりみられるようになるのが10年後。全部の道を自動運転で行くには30年かかる』とっていますが、時間軸の整合性を明確にしてご教示ください。 https://jidounten-lab.com/u_42495#30

- 結論から申し上げますと、2023年8月末の北米視察により私自身の考えが大幅にアップデートされており、現在では3-5年で実施されると考えております。
- ご指摘の記事は、2022年7月26日に日本交通のYouTubeにアップされた動画内のコメントを引用して、2023年8月3日に記事化されたものであります（私は直接のインタビューは受けておりません）。
- コロナ禍で生じた3年以上の空白を埋めるべく、2023年8月末から9月頭にかけて、自動運転に特化した北米視察を実施致しました。アリゾナ州フェニックスでWaymo Oneに6回、ミシガン州アナーバーでMay Mobilityに2回乗車し本社視察・CEOと意見交換、カリフォルニア州サンフランシスコでWaymo Oneに1回乗車し本社にて幹部より1時間の説明、Cruiseに1回乗車して運行施設にて幹部より1時間の説明を受けました。
- 自動運転の最先端をゆく北米における、現時点でほぼ最新の情報を収集・試乗した結果、私自身、自動運転に対する考え方を一気にアップデートする事ができました。その驚きの様はぜひ[動画\(2分\)](#)をご覧ください。URL: <https://youtu.be/XQGuWWsN4Nk>
- 試乗した自動運転車両は驚くべきスムーズさであり、私が難しいと想定していた東京の市街地での無人運行も、一部の細い道等はブロックした上で、半年ほど試験走行してAIラーニングさせれば、「技術的には可能、むしろ東京は人も車も交通法規をきちんと守るので比較的簡単」との自信満々なエンジニアの表情が印象的でした。
- その後、10月19日にCruise/GM/ホンダが2026年に東京で運行開始と発表、11月7日にはNTTによるMay Mobilityへの100億円規模の投資と2025年目途の自治体コミュニティバス向け自動運転車両の提供を発表するなど、新聞1面扱いの大きなニュースが続いております。サンフランシスコでの事故等で多少のズレは想定されるものの、3-5年後の2026-2028年には東京をはじめとする都市部で数百から数千台、地方部でもコミュニティバスなど全国で運行がスタートすることは確実と現時点では考えております。

◆参考記事：日本における自動運転サービス展開予定

ホンダとGM、26年に日本で無人タクシー まず東京都心

自動車・機械 [+フォローする](#)

2023年10月19日 10:15

[保存](#) [グループシェア](#)

[あ](#) [印刷](#) [メール](#) [n](#) [X](#) [f](#) [↑](#)

Think! 多様な観点からニュースを考える

[藤元健太郎さん](#)他3名の投稿 



自動運転タクシーサービスを行う車両「クルーズ・オリジン」=ホンダ提供

ホンダは19日、米ゼネラル・モーターズ（GM）と日本で無人タクシーサービスを始めると発表した。両社と自動運転サービスを手がけるGM子会社の3社で2024年前半に合弁会社を立ち上げ、26年から都内中心に展開する。特定条件下で運転を完全自動化する「レベル4」に対応し、都心の公道で実用化すれば日本初となる。

日本経済新聞電子版2023/10/19

NTTが米自動運転に出資 まずトヨタ車に活用、25年にも【イブニングスクープ】

日経スクープ [+フォローする](#)

2023年11月6日 18:00 [有料会員限定記事]

[保存](#) [グループシェア](#) [記事をギフト](#)

[あ](#) [印刷](#) [メール](#) [n](#) [X](#) [f](#) [↑](#)

Think! 多様な観点からニュースを考える

[中西孝樹さん](#)の投稿 



[図表を保存](#)

NTTは自動運転事業に参入する。米スタートアップに出資し、国内向けに無人バスやタクシーの自動運転サービスを開発する。まずトヨタ自動車の車両を活用する。運転手不足が深刻になる中で輸送網の維持に向け、自動運転を活用する動きが日本企業で広がってきた。

日本経済新聞電子版2023/11/6

◆参考：自動運転タクシー Waymo One試乗(アメリカ・アリゾナ州・フェニックス)

- その驚きの様はぜひ動画(2分)をご覧ください。
URL: <https://youtu.be/XQGuWWsN4Nk>



「地域交通に関する資料のご提出について（依頼） （内閣府規制改革推進室（11月7日）」への 回答と検証（続き）

※各ページの上部の枠囲い内に内閣府規制改革推進室様からのご依頼事項をそのまま記載しております

【ご依頼事項】 UBER社及び国峯専門委員から説明のあった諸外国のライドシェアに関する法制について、貴会の理解と異なる部分があれば、ご教示ください。

- ライドシェアに限らず旅客運送に関する法制度は国や州など地域により異なりますので、提示を受けた国・地域のみ、また提示資料のみのデータで議論を展開するのは早計と考えます。
- また、違法状態での営業が開始された後から合法化（法制度の整備）が行われた地域や、安全性や雇用など各種事故・事件など問題の発生を受けて規制強化に至った地域もありますので、現行制度のみでなく制度設計や規制強化の背景や歴史的経緯を踏まえて議論をすべきと捉えております。
- 国民の安全に関する議論であり、何卒、慎重かつ網羅的な調査をお願いいたします。

次ページ以降、

前回2023年11月6日会議 Uber社の資料から、例として疑義がある箇所を提示します。

①<前回資料P21>カリフォルニア州以外の経緯について

CA州の事例のみが紹介されていますが、米国では州ごとに道路交通に関する法律が異なるため他州の経緯の情報も網羅的に記載しないと公平性のある議論になりません。例えば、米国PA州では、2014年にPennsylvania Public Utility Commission（公共事業委員会）がUber社に114万ドルの罰金を科しているという[報道\(Reuters\)](#)も確認しております。

②<前回資料P21>にある犯罪歴の確認について

「【規制】TNCが犯罪歴を網羅的に確認する」とありますが具体的にどのような確認方法を採用しているかが実効性を担保する上で重要です。現地タクシーでは指紋押捺によりFBIのデータベースとつながるLiveScanを採用していると聞きますが、その他の方法もあるようですので、Uberをはじめ各プラットフォームでどの方法を採用しているのかを明らかにすべきと考えます。

③<前回資料P21>にある営業開始時期について

「2009年以降、UberやLyft等の営利型ライドシェア事業者が営業を開始」、「2013年、州当局は営利型ライドシェア事業者をタクシーやリムジンと異なるTNC（Transportation Network Company）として制度化し、利用者の安全のために規制を設け、営業を認めた」とありますので、この4年間はカリフォルニア州で違法営業を行っていたと理解しておりますがご確認いただければ幸いです。

④<前回資料P3>にある欧州の制度化状況について

PHV型サービスだけでなく一般運転手が自家用車を使うUberPopのサービスについてその後の変遷に関する情報が必要と考えます。少なくともフランス、ドイツ、イタリアなどでは規制がかかっていると聞いております。

⑤<前回資料P4>運転手管理、運行管理について

このページの記載だとあたかもプラットフォーム事業者が日本のタクシーと同様の運行管理、運転手管理を行っているように見えますが、大きな違いもあると聞いてます。それぞれの国において、どのような運行管理や運転手管理を行っているかについて、詳細に記載すべきと考えます。

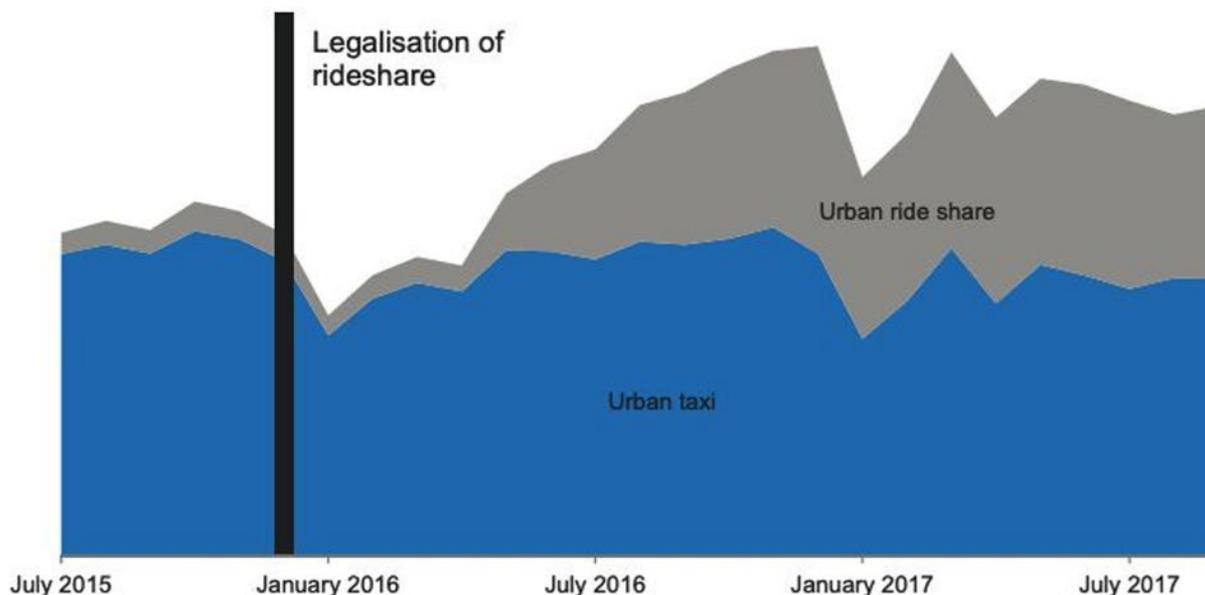
⑥ <前回資料P5>にある表現について

文中でlegalisationを「制度化」と訳していますが、「合法化」が適切だと考えます。米国と同様に当初は違法営業に値することを行い、そこからサービスの合法化に至ったという理解をしております。

⑦ <前回資料P5>にあるグラフについて

原典の注釈（下記赤枠箇所）に記述がありますが、デビットおよびクレジットカードの取引数を示したものであり、タクシーの現金収受による取引数は含まれていません。なお、本注釈は参考資料としてのP34には提示されていますが、P5では削除されております。6年以上前かつ豪州の1州と場所や期間を限った参考事例でしかなく、2018年以降および他国・他エリアのデータを以てより詳細な実態検証を要すると考えます。

[NSW Government Point to Point Independent Review 2020](#)



Note: This graph shows growth in number of transactions. It is based on debit and credit card transactions, and as such does not take into account whether this represents an increasing proportion of taxi trips.

【ご依頼事項】川鍋会長からも性犯罪に関するデータはしっかり見たいとのご発言があったところ、ご説明で言及のあった「こども家庭庁の資料（性犯罪に関する統計）」について、ご提供ください。

こちらとなります。

各国における性暴力の発生件数の推移（2015年～2019年）

① 日本

年次	発生件数	人口10万人当たりの発生件数
2015年	7,922	6.2
2016	7,177	5.6
2017	6,918	5.4
2018	6,647	5.2
2019	6,305	5.0

② 韓国

年次	発生件数	人口10万人当たりの発生件数
2015年	21,286	41.9
2016	22,200	43.5
2017	24,110	47.2
2018	23,478	45.9
2019	23,537	45.9

③ フランス

年次	発生件数	人口10万人当たりの発生件数
2015年	33,283	51.6
2016	35,528	54.9
2017	39,943	61.6
2018	48,135	74.1
2019	55,229	84.8

④ ドイツ

年次	発生件数	人口10万人当たりの発生件数
2015年	34,265	41.9
2016	37,166	45.2
2017	34,815	42.1
2018	40,585	48.8
2019	40,724	48.8

⑤ 英国

年次	発生件数	人口10万人当たりの発生件数
2015年	118,760	180.3
2016	135,445	204.3
2017	166,104	248.9
2018	178,356	265.6
2019	…	…

⑥ 米国

年次	発生件数	人口10万人当たりの発生件数
2015年	126,100	39.3
2016	132,400	41.0
2017	135,666	41.7
2018	143,765	44.0
2019	143,224	43.5

※1 令和4年版犯罪白書を参考に、こども家庭庁において作成

※2 本資料については、国際連合(国連)薬物・犯罪事務所(UNODC:United Nations Office on Drugs and Crime)が実施し、公表しているデータ(data UNODC)を使用。

※3 UNODCの犯罪情勢等に関する調査(UN-CTS:United Nations Survey of Crime Trends and Operations of Criminal Justice Systems)においては、各犯罪を定義した上で、共通の調査票を用いて各国に照会し、回答を集計して、各国の犯罪情勢等に関する指標として公表する手法が採られている。UN-CTSで用いられている各犯罪の定義と各国における各犯罪の定義とは必ずしも一致しないため、各国がUN-CTSの犯罪の定義とは異なる定義により集計した数値を回答し、UN-CTSの統計数値として公表されることがあり得ること、各国における統計の取り方や精度は必ずしも同一ではないこと、限られた犯罪の発生件数等から各国の犯罪動向を即断することはできないことなど、留意すべき点がある。

※4 「発生件数」は、dataUNODC(令和4年(2022年)8月17日確認)による。ただし、dataUNODCから数値が入手できなかった2017年から2019年までの「日本」の「発生件数」は、警察庁刑事局の資料による。

※5 人口は、国連経済社会局人口部の世界人口推計2019年版(World Population Prospects 2019)(各年7月1日時点の推計値)による。

※6 「性暴力」は、dataUNODCによる場合は、同資料における「Sexual violence(Rape, Sexual assault and Other acts of sexual violence)」をいう。ただし、米国については、同資料における「Sexual violence(Rape)」のみのデータである。なお、「日本」の「性暴力」は、強制的性交等(強姦、準強姦、準強制的性交等及び監護者性交等並びに各致死傷を含む。)及び強制的いせつ(準強制的いせつ及び監護者いせつ並びに各致死傷を含む。)をいう。

※7 dataUNODC又は警察庁刑事局の資料において、「発生件数」の数値が入手可能であった年につき、「発生件数」を示している。

※8 「英国」は、イングランド、ウェールズ、スコットランド及び北アイルランドをいう。

【ご依頼事項】 「"プロ"ならば旅客運送が可能」とコメントされていましたが、会長ご発言の"プロ"とはどのような定義でしょうか。また、二種免許を有することに対する安全性・有効性には懐疑的な見方もありましたが、"プロ"であるタクシードライバーが卓越して事故が少ないというエビデンスがあればご教示ください。

- 私が発言した「プロ」とは、旅客の輸送における運行管理責任と整備管理責任の主体としての運送事業者（法人・個人）を指します。国や州などの規制当局に登録し、事業として旅客運送を営む権限を受け、ドライバーにおいては法律で定められた教習等を受け公的資格を獲得の後に登録されること、車両においては登録の上、有効な点検および整備が行われること、運行に際しては運行管理と整備管理を主体的に実施すること、従って有事（クレームや事故等）の際の法的な最終責任を負うこと、何らかの事由により不適格になった場合にはその事業を営む権利は規制当局により剥奪され得ることを想定しております。
- 二種免許では普通免許よりも教習内容が高度化されており、個人差はあれど取得により安全性に関わる知識・運転技能が少なからず高まっていると捉えております。とはいえ、その教習内容や教習プロセスを現代に合わせて効率化・DX化して生産性を高めることは可能であると考えており、警察庁にも規制緩和を要望しております。例えば、現在最短で8日間かかっている教習について、車両を使う講習の1日の上限3時間を4時間に、また卒業検定の日にも他の講習も受講可能にすることで、2日短縮して最短6日間にする事ができると見込んでおります。また「AT限定二種免許」が存在するのと同様に「先端安全装置装備車両限定二種免許」「（運転難易度が低いと見込まれる）地方限定二種免許」など、車両やエリアを限定することにより簡素化された二種免許の新設も可能と考え、規制緩和の別案として警察庁に要望しております。
- なお、運送事業者は職業として、雨や深夜・未知の細街路など困難な状況での運転や顧客指示による急な対応等を求められますので、運行管理をした状況とはいえ走行距離あたりの事故率が高いのは残念ながら必然とも言えると捉えております。もし、二種免許を持たず運行管理も実施しない状況の普通免許保持者を同じ条件で走行させた場合、統計上優位に事故率が増えることは容易に推測されます。

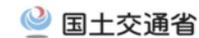
【ご依頼事項】 「タクシーにはじゃんじゃん新規参入してもらって」とのご発言があったが、一方で、小泉政権時代の規制緩和による悪影響を是正するためタクシー特措法ができ、新規参入を制限してきた経緯がある。「じゃんじゃん」発言は、ハイヤー・タクシー連合会として「今はタクシーの新規参入が必要な状況になっている」とのご認識をお持ちと理解して良いでしょうか。

- タクシー事業への新規参入は道路運送法に基づく必要な許可を取得すれば、原則、自由に参入が可能な市場です。ただし、一部地域においては、改正タクシー特措法で新たにタクシー事業を始める場合や増車を行う場合は制限されているという認識です。
- 一方で、この改正タクシー特措法が運用されている現在であっても、常にM&Aは実施可能な状態にあるため、既存のタクシー事業法人を買うという形での新規参入は現時点においても可能となっています。
- 地理試験や二種免許の規制緩和の実現による乗務員不足の解消や、アプリの活用等DX化の推進による生産性の向上が進めば、少なくとも今よりは利益率が高い魅力的な産業になるはずであり、結果として新規参入が増えてほしいと思っております。

【ご依頼事項】 地域交通の維持のため、個人タクシーの規制緩和を進めていくべき、という考えについて、ご見解をご教示ください。

- 個人タクシーは、乗務経験と無事故無違反等の各種条件や資格を満たした上で、法令や地理の試験を経ての許可証の発行が必要です。運転者と事業者の両方の役割を自ら行う必要があるため、道路運送法をはじめ関連する法令の基本的な知識の習得および、運転はもちろんのこと運行管理、車両の整備や経営管理についても自身で行う必要があり、厳しいハードルを突破した方たちです。
- その営業エリアは、人口が概ね30万人以上の都市が基本条件ですが、国交省が進められるラストワンマイル・モビリティ施策においては、タクシー事業者が撤退していったなどの課題のある地域については人口が30万人未満であっても、地方運輸局長等が認めた場合に、個人タクシーの営業が認められるなど、規制の緩和が進められていると聞いており、その推移を見守りたいと考えております。

【施策④】 地方部にUターン等した個人タクシー事業者の経験者の活用



背景・必要性

- 個人タクシーについては、一定の豊富な経験を有すると認められる運転手に限り、**人口が概ね30万人以上のいわゆる流し営業が成り立つ都市を含む営業区域において、地方運輸局長等が認める場合に限り許可**されている。
- 人口が少ない地方部においては法人タクシー事業者が撤退していった地域もある。そうした地域において、都市部で十分な経験を積み**地方部にUターン・Iターンなどをしようとする運転者が個人タクシー事業者として運送を担おうとしてもできない状況**。

概要

- **人口が30万人未満の地域においても、地域公共交通会議など地域における議論も勘案しつつ、地方運輸局長等が認めた場合については、個人タクシーの営業を認める**（※）。
- ※1年以上の個人タクシー事業の実績のある者に限る。
- その際には、当該地域における地理や実情に通じた**法人タクシー事業者による運行管理を条件とする**。



【ご依頼事項】 委員より、「何か地方で起こった時に、全国ハイヤー・タクシー連合会から地方の支部に指示が下りて、絶対にライドシェアを認めさせない形で、小さい声をつぶしていくことがある」旨のご発言がありましたが、貴会ではそのようなことを行っているのか、ご見解をご教示ください。

- そのような事実はございません。
- どのようなソースを元に発言されていたのかを確認させていただければ幸いです。もし具体的な事案があればお知らせいただければ調査の上対応いたします。
- なお、ご参考までに、タクシー業界紙（「東京交通新聞」等）をご参照いただけますと、各地方における業界内の意見交換の様子や、各タクシー協会による独自の発信情報について、記事としてご覧いただけるかと存じます。

【ご依頼事項】 「タクシー会社がライドシェアのプラットフォーム運営をする（GOなどの配車アプリで、タクシー会社が自家用車の配車マッチングを行うということ）ことにする（タクシー会社でないと運営ができないようにする）、ということにしたらライドシェアを認めることは可能と考えますでしょうか。

- 従来よりお伝えしているとおおり、タクシーの運行管理において最も重要なことは乗客の安全・安心であると考えております。
- そのためには運行主体として長年のノウハウを蓄積しており、運行管理のプロであるタクシー事業者が、直接、責任を有する形で運行管理や労働時間管理、車両整備管理を行うことが最も運行の安全を確保できると考えております。
- ご指摘いただいたスキームの詳細が分からず、上記のような利用者保護や運行の安全が確保されるものなのかが分からないので、是非を判断できません。