

短期的対策等に関する論点について

2023 年 11 月 30 日

落合 孝文

川邊 健太郎

國峯 孝祐

瀧 俊雄

中室 牧子

堀 天子

間下 直晃

少子高齢化の進行により生産年齢人口の減少が見込まれ、労働力の不足など社会的・経済的課題の深刻化が懸念されるなか、目下の移動難民の解消に関し、事業者及び規制監督官庁が示す方策は、資料・データの不足や解釈の蓋然性の確認ができない状況でもあり、客観的な検証ができないことから、このまま現状を放置することになりかねないことを強く危惧する。

本来的には、ライドシェアに関する新法の制定を含む抜本策を速やかに議論する必要があるが、現状の移動難民の問題を少しでも改善していくため、当面の暫定的措置として、安全の確保を前提としつつ、既存規制について徹底的に見直しを進めていく必要がある。

このため、タクシーの規制緩和のみならず、道路運送法 78 条 2 号に基づく自家用有償運送制度の規制の適正化及び同法 78 条 3 号に基づく公共の福祉のためにやむを得ない自家用車利用の拡大、など既存規制に関して、確認すべき事項を論点として以下に整理する。

これらの検討に際しては、安全の確保が大前提である。下記の確認事項についても、まずは国土交通省の見解を確認の上、安全を大前提としつつ、また十分なドライバーを確保できるかという観点からも検証していく必要がある。

第一 道路運送法 78 条関係

I 78 条 3 号に基づく許可について

【考え方】

- 3号許可の適用されうる地域及び期間は、「公共の福祉を確保するためやむを得ない」範囲に限定されるものの、現行認めている運送様態や運送目的に限定することなく、移動難民をできるだけ解消するために可能な限り幅広い範囲を対象とすること。具体的には、過疎地等に限らず、都市部や観光地等

すべての地域を含み得ること、また、恒常的に需要がある時間帯のみならず、一時的需要増が生じる時間帯を含み得る必要がある。

- 3号による対応はあくまでも、直近でのタクシー供給の動向も踏まえた「公共の福祉を確保するためやむを得ない」地域や期間に限定した暫定的措置である。そのため、こうした限定なく全国大での実施を可能とするとともに、悪質ドライバーの徹底排除のための措置を含む実施主体への適正な規制を設定すべく、速やかに新法制定の検討を進めることも必要である。

1 「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」の範囲

【確認事項 1-1】

- 本年9月に国交省から発出されたパブリックコメント「過疎地域における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の輸送力補完のための自家用自動車の有償運送の許可について」（別添）においては、本号の許可基準が定められているが、首長が移動の足が不足しており必要と判断する場合には、「公共の福祉を確保するためにやむを得ない場合」に該当し、①過疎地への限定、②乗り合いへの限定は不要となるか。

【確認事項 1-2】

- 「78条3号に基づく許可の対象となる運送様態」について、4つの活用例を示しているが、それ以外の活用も認められるか。
- 以下は「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」と認められるか。
 - 都市部（東京23区を含む）において、雨天時、一定の時間帯、又はイベント時に頻繁にタクシーが不足することが見込まれる地域
 - 大阪万博（2820万人来場想定¹）において、既存の地域のタクシー事業者のみで十分に対応できないことが明らかである状況において、万博期間中における大阪府内全域における移動、並びに万博期間中における観光客の大阪府内から隣接府県への移動及び隣接府県から大阪府内への移動
 - 神奈川県三浦市において、夜間の時間帯（19～25時）における市内全域における移動、並びに三浦市内から隣接市及び隣接市から三浦市内への移動
 - 京都市等の観光地において、タクシー待ちが15分以上生じる時間帯が生じる地域を出発地とする移動

¹ https://www.expo2025.or.jp/wp-content/uploads/221017_raizyousyayusougutaihusin.pdf

【確認事項 1－3】

- 2号の自家用有償運送の対象となりうる「交通空白地」（2号に該当する場合）であっても、株式会社による運送を可能とする、実費を超えた運賃を收受するといった目的のため、あえて自家用有償運送ではなく、3号を利用することは妨げられないと認識するが、その理解でよいか。

2 実施主体

【確認事項 1－4】

- 3号許可を受ける主体は、ドライバーという理解でよいか。「通学通園に係る自家用自動車の運送について」のように運行管理等を行う事業者が直接の許可対象となるのは、どのような運行態様の場合か。

【確認事項 1－5】

- 運行管理及び代理許可申請等を行う主体として、一定の運行管理責任を担保するための体制を整えた事業者であれば、既存のタクシー等の事業許可を得ていない株式会社等の営利組織もこれを実施することが可能か。

【確認事項 1－6】

- 3号許可はタクシーの供給が不足している地域又は期間において行われることに鑑み、3号許可と同時にする新規タクシー事業許可は、特措法の適用除外とすべきではないか（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第2条第1項又は第14条の4第1項に基づく告示²⁾）。

3 料金

【確認事項 1－7】

- 3号許可を受けた者は、実費に限定せず利潤を含む運賃や料金を受領できると解して良いか。*

* 78条3号に基づく既存の制度である「通学通園に係る自家用自動車の運送について」においては実費の範囲に限定されている。一方で、同じく78条3号に基づく既存の制度である「訪問介護事業者等の訪問介護員等による自家用自動車の有償運送の許可基準について」や、本年9月に国土交通省がパブリックコメントに付した「過疎地域における一般乗合旅客自動車運

²⁾ 第2条第1項では同法における「一般乗用旅客自動車運送事業」の適用除外範囲に係る告示、第14条の4第1項では準特定地域における許可に係る基準の告示を定めることとなっている。

送事業（区域運行）の輸送力補完のための自家用自動車の有償運送の許可について（概要）」（別添、以下、「過疎地乗合自家用車利用」という。）においては、実費の範囲に限定する要件は設定されていない。なお、過疎地乗合自家用車利用においては、地域公共交通会議との運賃及び料金に係る協議義務があり、適正な運賃等の設定ができない可能性が残るため、後述のとおり運賃や料金についての協議義務は設けるべきではない。

【確認事項 1－8】

- 3号許可にあたり、運賃や料金の上下限等の限定はされないと解して良いか（大幅な需要超過や変動需要に対する対応を可能とする、ダイナミックプライシング等の柔軟な技術的手法も利用できるか）。

4 供給上限

【確認事項 1－9】

- 人口減少やタクシードライバーの高齢化を踏まえたドライバー不足、コロナ後のインバウンド観光客の急激な回復等、ここ数年でタクシー事業をとりまく外的環境が大きく変化しつつあることも踏まえれば、機動的に実需への対応が図れるよう、タクシー会社が3号許可に基づき運行管理等をする場合に、保有する事業用自動車数に応じた自家用車の台数制限は設けることはないことを認識するが、そのような理解でよいか。
- 台数の制限を想定しているか、その場合、どのような制限を想定しているか（許可対象となる地域ごとに台数を設定するのか等）。

*過疎地乗合自家用車利用における2（2）における、「有償運送車両の数は、契約事業者が契約運転者を運行管理する営業所における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行を行うものに限る。）の用に供する事業用自動車の車両数を超えないものであること」といった要件を設けるべきでないという趣旨。

5 タクシー車両等の既存車両の有効活用

【確認事項 1－10】

- タクシードライバーの不足による実働率の減少によって、タクシー会社において遊休状態となっている車両の有効な活用のため、事業用自動車を78条3号に基づく自家用自動車としての利用として、普通免許のドライバーが利用することは可能か。

*関自旅2第4627号平成6年6月28日「個人タクシーの自家用目的の使用について」参照

- 宿泊施設等が有する車両及び普通免許のドライバーを宿泊客のレストラン等への有償での輸送に有効に活用することは可能か。
- 自家用車両について3号に基づく利用を行うにあたり、当該車両について要

請される要件は他にあるか（表示義務等）。

6 その他

【確認事項 1-11】

- 自家用車を利用し、出発地点と目的地点があらかじめ決まっている運送について対価を収受する場合の免許要件は、自家用有償制度を含め、二種免許は不要であり、現行の自家用有償と同様に、一種免許＋大臣認定講習で足りるという理解でよいか。

【確認事項 1-12】

- 3号許可については、移動難民を解消するために事業者が柔軟かつ迅速に事業を実施することができ、運賃・料金や運行区域について、地域公共交通会議等との協議は法定もされておらず、要件とすべきではないと考えるが、そのような理解でよいか。

【確認事項 1-13】

- 運行管理は、デジタルかつ遠隔で行い、また副業のドライバーも存在することが想定される場合、40車両ごとに1人の運行管理者を求められるものではないと認識するが、そのような理解でよいか。

【確認事項 1-14】

- 移動難民を解消するために十分な担い手を確保すること、また変動する需要に柔軟に対応していく観点から、事業者とドライバーとの契約関係は雇用契約に限定すべきではないと考えるが、そのような理解でよいか。ただし、フリーランス・事業者間取引適正化法の適切な執行等によるドライバーとの取引適正化や就業環境の整備は同時に実施されることが重要である。
なお、78条2号の自家用有償運送制度においては雇用契約に限定されていないこと、労働基準法上も運行管理等の実施のみで直ちに雇用契約と解釈されるものではないこと、担い手自身も必ずしも雇用契約を望むわけではないこと（好きな時間に働きたいニーズや、社会保険や源泉徴収、労働時間通算等のために本業の会社に申告し、負担をかけることを働き手が躊躇する可能性）などにも留意する必要がある。

*過疎地乗合自家用車利用においては、上記3つの要件が定められているが、これらの要件は設けるべきではない。

【確認事項 1-15】

- 確認事項 1—14 までの他に事業者及びドライバーに対して履行を求める他の要件があれば網羅的にご説明頂き、現実的に対応可能な運用になっているかを検証することが重要である。

Ⅱ 78条2号について（法律改正を伴わない短期的措置）

【考え方】

- 2号登録については、規制を改善しようとする法律改正につながるものが多いと思われる。しかし、地元住民の助け合いによる、特に過疎地を中心とした移動難民問題の解決に資する制度として、短期的な取組としての2号の制度見直しも重要である。そのため、解釈の変更や運用改善により、少しでも本制度が円滑に活用できるような方策を検討することが必要である。

1 交通空白地の解釈

【確認事項 2-1】

- 現行の解釈*を緩和し、例えば、夜間の時間帯のみタクシーが不足する特定の地域など、時間帯別・地域別の交通空白地や区域を超えた運送は認められるか。

*タクシーが恒常的に30分以内に配車されない、かつ半径1kmにバス停・駅が存しない

2 地域公共交通会議の協議

【確認事項 2-2】

- 1ヶ月等の期限を定めて協議が調っていない場合には首長、又は、利害関係を有さない委員のみで決定する、多数決で決定するといった協議方法を事前に会議の運営要領に定めることにより、「協議が調った」こととし、迅速に利用者の移動の足を確保することは可能か。
- また、関連して、例えば、自家用有償運送の路線、運行区域、運賃水準等についてまで合意まで得る必要はないという理解でよいか。
- 運送の対価を「タクシー運賃の概ね1/2」「8割」など、対価の目安を示すことを不要とすることは可能か。

3 株式会社等による参入

【確認事項 2-3】

- 企業によるCSR活動の観点もあることから、株式会社等の営利組織による運送だからと言って必ずしも営利事業であるとは言えない。株式会社等についても実費の範囲内であれば認められるか。

第二 タクシーの規制緩和関係

【考え方】

- タクシーの規制については、テクノロジーの活用などにより、今日的な状況に合わせた緩和を進めること。特に、必要性のない規制や分類は廃していくべきこと。

I 地理試験

【確認事項 3-1】

- 国土交通省は地理試験について廃止も含め検討としているが、事業者から廃止の要望がある中、具体的に時期、内容両面でどのように対応していく予定か。

II 二種免許

【確認事項 3-2】

- 二種免許の取得について、必ずしも免許で習得させる必要がない事項もあると考えられ、教習について整理合理化を進めていくのか。まずは1日あたりの講習時間の制約の撤廃を行った上で、受講科目についても負担の最小化を図ることは可能か。
- また、配車のみ（ハイヤー）に限定することや、アプリやナビにより経路や行先の詳細が決定されるなどに限定することなどを条件に、新たな二種免許の種別（限定二種免許等）などにより、二種免許の取得を緩和することは可能か。

【確認事項 3-3】

- 二種免許の取得者を増加させるために、免許取得に当たっての講習の多言語化を進めていくのか。

【確認事項 3-4】

- 事業の性質上、自家用有償旅客運送において一種免許で運転が可能であること、旅客運送事業に二種免許が求められることとの差異はどのような説明となるか。少なくとも、出発地及び目的地が事前に特定されているハイヤー事業については、運転者において臨機応変の対応が求められることは少なく、二種免許の必要性はあるのか。
- 二種免許の意義について、「旅客自動車の運転車として交通事故を起こすことがあってはならない」ことから、一種免許よりも上級の免許が必要との回

答があるが、これは旅客自動車の運転者のみならず、全ての運転者が持つべき素養であり、加えて、二種免許ドライバーの走行距離あたりの事故数が一種免許と比して多く、その有効性が疑問視されている。高齢ドライバーの運転に安心して乗車する観点からも、例えば、旅客運送を一度の免許授与ではなく、業界における技能資格などとして整理し直すなど（職業能力評価基準等を参照）、免許制度の抜本的な整理をしていくのか。

Ⅲ その他

【確認事項 4-1】

- 個人タクシーが乗務経験と無事故無違反等の各種条件を満たすと個人事業主として運送が可能となるが、これらの各種条件は、事業者としての適格性を判断するものではなく、営業可能な区域も含め、抜本的な見直しを進めていくことになるのか。

【確認事項 4-2】

- 事業性のない相乗り等の輸送（道路運送法の許可・登録対象外）に係る受け取り可能な謝礼範囲の拡大（アプリ等による仲介サービスを活用した場合であっても、謝礼を受取り可とする等）はできるか。

以上

(別添)

過疎地域における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の
輸送力補完のための自家用自動車の有償運送の許可について
（概要）

令和 5 年 9 月
国土交通省自動車局

1. 背景

AI 配車システムの普及の進展等により、デマンド型で運行される乗合タクシーによる輸送サービスは利便性・効率性の向上が見込まれており、ラストワンマイル・モビリティを担う交通手段として、今後に向けた期待が高まっている。

他方、区域運行型の一般乗合旅客自動車運送事業（以下「乗合タクシー事業」という。）の導入が必要な交通不便地域においては、交通事業者が十分に車両等を有していないケースが存在している。

今般、「ラストワンマイル・モビリティ／自動車 DX・GX に関する検討会」において、「過疎地域において、乗合タクシーを展開するに当たって、地域公共交通会議等の協議が調った場合には、事業用自動車による輸送力を補完するために必要な範囲に限り、許可を受けた自家用自動車を輸送力補完のために活用することができる」ようにすべきであるとの提言がなされたことを踏まえ、過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（令和 3 年法律第 19 号）第 2 条第 1 項及び第 4 3 条の過疎地域（同法第 3 条、同法第 4 1 条、同法第 4 2 条及び同法第 4 4 条に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。以下「過疎地域」という。）において乗合タクシー事業者との雇用契約に基づき、区域運行型の運送サービス（路線を定めず、利用者の需要に応じた乗合運送を行う形態をいう。以下「区域運行サービス」という。）を提供する者（以下「契約運転者」という。）が、その使用権原を有する自家用自動車を使用して行う有償運送（以下「自家用自動車有償運送」という。）に係る道路運送法第 7 8 条第 3 号に基づく許可に関する取扱いを定めることとする。

2. 概要

- (1) 許可申請手続は、契約運転者と雇用契約を締結した乗合タクシー事業者（以下「契約事業者」という。）から所定の様式を管轄の運輸支局長（運輸監理部長及び陸運事務所長を含む。）あてに代理申請させるものとする。なお、複数の申請を行う場合であっても、契約事業者から一括代理申請させるものとする。
- (2) 自家用自動車有償運送の許可基準は、以下のとおりとする。
 - ・ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会（以下「協議会」という。）又は道路運送法施行規則（昭和 26 年省令第 75 号。以下「施行規則」という。）に基づく地域公共交通会議（以下「地域公共交通会議」という。）において、契約事業者により必要な旅客輸送の確保が困難な区域が過疎地域内に存在する旨の協議が調っていること。
 - ・ 協議が調った区域において、自家用自動車有償運送による区域運行サービスを行うものであること。
 - ・ 契約事業者の責任において、自家用自動車有償運送の許可を受けた自家用自動車（以下「有償運送車両」という。）について、次に掲げる輸送の安全の確保に

係る措置が適切に行われているものであること。

- ① 運行管理を行う体制が整備されていること
- ② 運行管理の指揮命令系統が明確であること
- ③ 乗車定員10人以下の一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車及び有償運送車両の合計数が5両以上の運行を管理する営業所ごとに、当該合計数を40で除して得た数（1未満の端数があるときはこれを切り捨てるものとする。）に1を加算して得た数以上の有資格の運行管理者が選任されていること。
- ④ 乗車定員11人以上の一般乗合旅客自動車運送事業の事業用自動車及び有償運送車両の運行を管理する営業所ごとに、当該合計数を40で除して得た数（1未満の端数があるときはこれを切り捨てるものとする。）に1を加算して得た数以上の有資格の運行管理者が選任されていること。
- ⑤ 事故防止についての教育及び指導体制が整備されていること。
- ⑥ 事故時の処理、連絡体制及び責任体制等が整備されていること。
- ⑦ 車両についての整備管理体制が整備されていること。

- ・ 有償運送車両の数は、契約事業者が契約運転者を運行管理する営業所における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行を行うものに限る。）の用に供する事業用自動車の車両数を超えないものであること。
- ・ 有償運送車両について、対人8,000万円以上及び対物200万円以上の任意保険若しくは共済（搭乗者傷害を対象に含むものに限る。）に加入していること又は加入する具体的な計画があること。
- ・ 有償運送許可申請者は、以下のいずれかの基準により、十分な能力及び経験を有していると認められること。
 - ① 第2種運転免許を保有し、申請日前2年間に於いて無事故であり、かつ、運転免許の停止処分を受けていないこと。
 - ② 第1種運転免許を保有し、申請日前2年間に於いて無事故であり、かつ、運転免許の停止処分を受けておらず、さらに、道路運送法施行規則（以下「施行規則」という。）第51条の16第1項第1号に規定する国土交通大臣が認定する講習を修了し、又は修了する具体的な計画があること（施行規則第51条の16第1項第2号に規定する要件を備えている場合又は当該要件を具備する具体的な計画がある場合を含む。）。
- ・ 運賃及び料金が以下のいずれかの方法により設定されていること。
 - ① 契約事業者が道路運送法第9条第5項に基づき届け出る方法
 - ② 協議会又は地域公共交通会議における協議により運賃及び料金を調える方法
- ・ 有償運送車両には、「有償運送車両」又は「78条許可車両」の文字を同車両の側面両側外部に見やすいように表示すること。
- ・ 有償運送車両内には、利用者から収受する運賃及び料金を掲示すること。

(3) 自家用自動車有償運送の許可に付す条件については以下のとおりとする。

- ・ 許可に基づく有償運送は、契約事業者の指示により行われるものであること。
- ・ 契約事業者の名称及び有償運送車両の自動車登録番号（軽自動車の場合は車両番

号)について利用者に見やすいように車内に表示すること。

- ・ 有償運送に係る区域は、協議が調った区域に限られること。
 - ・ 契約事業者と契約運転者の雇用契約が無効になった場合には、当該許可書を返納すること。
 - ・ 契約運転者が次に該当することとなった場合には、契約事業者は運輸支局長に対して契約運転者に代わり遅滞なく届出を行うこと。
 - ①氏名又は住所を変更したとき。
 - ②使用車両を変更したとき。
 - ③自家用自動車有償運送を廃止したとき。
 - ・ 上記の条件に違反した事実が判明した場合に、許可を取り消すことがあること。
- (4) 自家用自動車有償運送の許可に付す期限は、5年間とする。
- (5) 許可の取扱いにおける留意点
- ・ 許可に基づく有償運送に係る運送契約は利用者と契約事業者との間で締結するため、契約事業者が運送責任を負うこと。
 - ・ 許可に基づく有償運送に係る対価については、利用者と契約事業者の間の運送契約に基づき支払いが行われるものであること。

3. 今後のスケジュール (予定)

公布・施行： 令和5年10月