

令和 6 年 1 月 29 日

モビリティプラットフォーム事業者協議会

## 道路運送法 78 条 2 号・3 号及びライドシェア新法に関する意見

令和 5 年 12 月 26 日付「規制改革推進に関する中間答申」（以下、中間答申）で示された内容を踏まえ、道路運送法 78 条 2 号・3 号の制度改善、及び、タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業のための法律制度について、当協議会の意見を述べる。

**1. 道路運送法 78 条 2 号関係****(1) 交通空白地の該当性について**

- 交通空白地の該当性について、令和 5 年 12 月 28 日付で改正された「地域公共交通会議及び運営協議会に関する国土交通省としての考え方について」（国自旅第 265 号）において、「交通サービスが限られる時間帯が生じる地域を含む」という時間的要素が追加されたと認識している。しかし、こうした時間的空白の発生は季節・曜日等による変動が大きいと、本来的には、運営事業者の柔軟な運用を妨げないよう、一定の基準の下で事業者の判断で運行を実施できる枠組みを設定すべきと考える。
- また、同通達では「半径 1km 以内にバスの停留所及び鉄軌道駅が存しない地域であって、タクシーが恒常的に 30 分以内に配車されない地域」が交通空白地に該当する場合として挙げられているところ、これ以外の地域は交通空白地に該当しないとするものではないが、事実上の運用基準となってしまうおそれがあることを懸念する。バス停や駅の有無によって一律に判断できるものではなく、タクシー不在の恒常性も明確な判断基準ではない。地域ごとの移動の需給状況や、住民の高齢化の進展度合い等の要素を踏まえて、首長が総合的に判断できるようにすべきと考える。

**(2) 対象車両の範囲について**

以下のような車両についても活用できることとしていただきたい。

- タクシー会社が保有する事業用車両（実働率の低下により稼働していない車両）
- ハイヤー（その他・都市型）、相乗りなどの一般乗用旅客運送事業に供される車両
- コミュニティバスなどの一般乗合旅客運送事業に供される車両
- 貨物軽自動車運送事業に供される軽自動車（乗用車及び貨物車）
- レンタカー、カーシェア、リースに係る車両
- 学校等が保有するスクールバス、訪問介護事業者が保有する福祉車両（3 号では既に活用されている）

**(3) 対価について**

- 民間事業者が運行主体たる自治体等から運行業務を受託する形で2号事業に参画する場合、当該事業者にとっては、基本的には運行主体から受領する委託料が事業収入源となる。この点、令和5年12月28日付事務連絡「『株式会社が保有する自家用車の活用』及び『観光地において宿泊施設が保有する自家用車の活用』について」において、「株式会社の利潤も含めた委託料の支払いが可能である」旨が明確化された。他方、利用者から収受する対価については、タクシー運賃の約8割を目安とする見直しが行なわれたものの、実費の範囲内であるという点は維持されている。
- そのため、運行主体から利潤も含めた委託料の支払いが可能であるとしても、委託先事業者の健全な事業継続性を担保できる水準の利潤を運行主体においてきちんと確保できるのかという点は課題として残る。また、運行主体において委託先事業者の選定に係る公募等を実施する際には、稼働台数、運行時間等の委託条件を明確にし、参加を検討している事業者がコストを勘案して事業継続性を適切に判断できるようにすることも重要と考えられる。
- なお、本来、事業者が適正なダイナミックプライシングを実現するためには、個々の運行ごとの収益はもちろん、スケールメリットを生み出し総稼働量で事業を黒字化させる必要があり、対価を独自設定できることが求められる。非営利性ゆえに実費を超える請求ができず対価設計が著しく制限されてしまう点は、2号に基づく自家用有償旅客運送制度の課題として指摘しておきたい。

## 2. 道路運送法78条3号関係

### (1) 運行主体について

- 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、タクシー会社の新規参入も可能とすべく、3号許可と同時にする新規タクシー事業許可は、タクシー特措法の適用除外とすべきではないか。
- ハイヤー会社（その他・都市型）も運行主体に含まれると理解してよいか。

### (2) ドライバーの質の確保について

#### ● ドライバーの教育

タクシー会社が3号許可に基づくドライバーに対して行うべき教育については、最低限必要な時間数、内容等を通達にて指定いただきたい。

（理由）

業界を通じて、3号許可に基づくドライバーの一定の質および安全性を確保するため。一方でそれを超える部分については業界内の競争を促すべき。

#### ● ドライバーの評価

配車アプリ上で乗客からドライバーを評価する仕組みを活用することを推奨いただきたい。

（理由）

乗客による評価を可視化することにより、ドライバーのサービス向上を図ることが可能になるため。

- 乗務員証の提示

タクシーのドライバーは、乗務員証を携行し、一部の情報を除き提示することが求められているところ、3号許可に基づくドライバーについては、配車アプリ上のドライバー情報表示にて乗務員証の提示に代替することとしていただきたい。

(理由)

自家用車両に乗務員証を提示するまでなく、アプリ上で運転手の顔写真、名前、これまでの乗車実績などの情報が乗客に提示されるため。

(3) ドライバーの就業について

- 就業形態

- 正規雇用に限らず、業務委託や、短期雇用（単発バイト）を含む非正規雇用による就業も可能としていただきたい。
- 労働関係法令は労働者の権利・健康等を保護するためのものであり、運送関係法令は輸送の安全確保や利用者の利益の保護のために設けられている法体系であるから、それぞれ別個の観点で捉えるべきであり、安易に「業務委託では危険である」というような議論は避けるべき。例えば、「業務委託による契約はできるが、受託者から他の業務への従事時間を報告させて過労を防ぐ」「運行開始前にオンライン会議ツール等で健康状態を確認する」など対策が異なるはず。また、基準を設定する際には、「受託者が虚偽の報告をしていないか確認する」などの通常困難な内容が含まれないようにすべき。
- 業務委託の場合、以下のような点を留意して運用することで労働者性は認められないと考える。
  - 法令に基づく業務指示の範囲内でドライバーに点呼や業務上の指示を行う。その上で、挨拶の実施、制服の着用、独自研修の実施などは行わない。
  - 時間給は設けず歩合制により報酬を支払う。
  - 個別の配車リクエストの受諾は、ドライバーの判断に委ね、「全て受諾すること」などのような強制的な指示はしない。
  - 3号許可のドライバーとして他のタクシー会社にも登録して稼働することを認める。
  - ガソリン代、保険料、ドライブレコーダー等の運行に必要な経費をドライバーが負担する。
  - 車両整備の責任はドライバーが負うものとする。ただし、ドライバーからタクシー会社に対して整備を委託することは想定される。

(理由)

以下のような雇用に関連する課題がある中、十分な数と質のドライバーを確保するためには業務委託を認める必要がある。

- 現在日本では、雇用による兼業・副業はほとんど行われていない。理由の一つとして、複数の事業場において「労働基準法に定められた労働時間規制が適用される労働者」として働く場合、双方の事業場における労働時間の通算が義務付けられている点が挙げられる。労働者は、兼業先における労働時間を勤務先に自己申告する必要があるが、両事業場における総労働時間が週 40 時間または 1 日に 8 時間を超える場合、36 協定の締結、届出、時間外労働に対する割増賃金の支払いが必要になる。また通算の計算方法は非常に煩雑である。（中間答申において、通算方法の在り方の検討が課題に上がっているものの、結論は令和 6 年度中とされており、令和 6 年 4 月の導入に間に合わないと思料する。）
- また、そもそも、ドライバーには、シフト等の時間拘束によることなく、隙間時間が生じた際にすぐに働きたいなどのニーズがある。タクシー会社側にも、需給に柔軟に対応すべく、配車に対応した稼働分のみを支払う完全歩合のニーズがある。雇用契約ではこれらのニーズに対応できないうえ、社会保険の問題もあり、社会保険の適用除外を受けようとする、稼働時間を制限することになり、供給量が限定されてしまう。
- 中間答申では、「労働条件など担い手確保に必要な要素を考慮して、雇用契約に限らず検討する」との言及があるが、3 号許可に基づくドライバーの働き方が雇用に限定された場合、上記の理由から他のアルバイトとの掛け持ちは現実的に難しくなる。そもそもタクシーの不足時間帯しか稼働が認められず、他の雇用との兼業も難しい場合、生活を維持するのに十分な報酬を得られる可能性は低く、事業の担い手は大幅に制限されることになると考えられる。

#### (4) 車両について

- 対象車両の範囲

以下のような車両についても活用できることとしていただきたい。

- タクシー会社が保有する事業用車両（実働率の低下により稼働していない車両）
  - ハイヤー（その他・都市型）、相乗りなどの一般乗用旅客運送事業に供される車両
  - コミュニティバスなどの一般乗合旅客運送事業に供される車両
  - 貨物軽自動車運送事業に供される軽自動車（乗用車及び貨物車）
  - レンタカー、カーシェア、リースに係る車両
- 安全確保機材

衝突被害軽減ブレーキ、ドライブレコーダー等の安全確保のための車両の設備等の搭載、またその仕様については各タクシー会社の判断に任せることとし、詳細な規定は避けていただきたい。たとえばサポカー限定とするなど、合理的な範囲内で最低限の基準を示すこととするべき。

(理由)

東京ハイヤー・タクシー協会において、3号許可での運行にあたってのガイドライン案が策定されている。このガイドライン案はあくまで業界団体として自主的に規定しているものであるが、あまりに詳細な仕様まで定めると、事業者ごとの創意工夫や柔軟な運用ができなくなってしまう。また、場合によってはこれらの仕様を満たせる一部の事業者だけが運用できる制度となってしまう。国が定める通達においても、このように詳細な仕様まで定めると、上述のような各種制約や不公正な競争状態が発生してしまうため。

- 定期点検の期間

タクシー会社による、3号許可に基づくドライバーの使用車両の点検整備について、3号許可に基づくドライバーの稼働時間・距離がタクシー運転手の稼働時間・距離と比べると大幅に短いことを踏まえ、それに見合った緩和を検討いただきたい。例えば、タクシー車両の点検整備は3ヶ月毎に義務付けられていることから、タクシー車両が3ヶ月間で平均的に走行する距離に見合う走行距離を3号許可に基づくドライバーが満たした際に車両点検を行うことなどが考えられる。

(理由)

タクシー運転手と比べて稼働時間・距離が大幅に短いにもかかわらず、タクシー車両と同様の定期点検では過度な負担となってしまうため。

- 定期点検の実施主体

車両の定期点検については3号許可に基づくドライバーの責任で行われるものとし、通達等で定められる一定期間（又は一定距離）ごとに点検を行っていただければ、点検の委託先については、当該3号許可に基づくドライバーを管理するタクシー会社であっても、その他の整備会社であっても認める方向性で検討いただきたい。

(理由)

柔軟な制度の運用を確保するため。また、タクシー会社のみが定期点検ができることになると、点検サービスに関する健全な競争が働かないおそれがあるため。

(5) 運行管理について

- 遠隔点呼の実施方法

- 遠隔点呼の実施方法について、令和5年8月15日付「道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令の施行に伴うアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等について（通達）」（警察庁丁交企発第201号、丁交指発第93号）よりも緩和した下記のような運用を検討いただきたい。

- 小規模なタクシー会社や、高速インターネット通信等の設備の整っていない会社では、同時に多数の3号許可に基づく乗務員と通話またはビデオ通話を行うことは、困難を伴うことが予測される。体調の確認、アルコールチェッカーの数値の確認といった主だった必要項目をカバーできる場合、稼働開始時に、3号許可に基づくドライバーより顔色を確認するための写真やビデオ録画の提出、アルコールチェッカーの数値の写真など必要情報を提出する形式も認めていただきたい。
- 緩和の一方で、基準を満たしていなかった場合の対応はより厳正なものとし、その旨を十分に周知することが考えられる。例えば、アルコールチェッカーの数値が基準を上回っていることが確認された場合、当該ドライバーについては契約を打ち切ることとし、その処置について広く知らしめることが考えられる。
- またアルコール検知について、検知器の仕様等に関する詳細な規定は避けていただきたく、また検知器の数値の写真を運行管理者に送付する等の柔軟な方法を認めていただきたい。

#### (6) 運賃について

- ダイナミックプライシングの導入
  - 2023年6月に認められたタクシーにおける事前確定変動運賃制では、上下5割の変動幅が認められる一方、3ヶ月毎に運賃の実績を提出し、その平均がタクシーの公定運賃幅内に収まるのが条件とされている。需給に反応して変化する運賃について、その平均を公定運賃のわずかな幅に収めることは実質的に不可能であり、いまだに導入したタクシー会社はいない。このように、活用を実質的に不可能にするような規制を伴わない、柔軟なダイナミックプライシング制度を設計すべきである。
  - 具体的には、需給状況によって事業者が柔軟に調整できる余地を作りながら適切な競争原理を生み出すため、事前確定運賃とすることを念頭に、上下5割といった上下限の規制は設けず、下限は現状のタクシー初乗り運賃程度、上限は現状のタクシー運賃の3倍程度の許容度が必要と考える。一つの根拠として、現状でタクシー事業者が配車手数料を1千円程度に設定している実情を考えると、短距離輸送の場合は総額が距離運賃の2倍を超過している状況があると言える。
  - またタクシーにおける事前確定変動運賃制では、実際の乗車時間・距離が想定よりも大幅に増加した場合に運賃を調整する仕組みが導入されていない。海外でのダイナミックプライシングにおいては必須の仕組みであり、乗客による事前確定運賃の悪用（寄り道や行き先の追加を指示するなど）を防ぐためにも導入が必要である。
- 運賃設計については、サブスクリプション形式も可能と理解してよいか。

(7) 運行地域及び時間帯について

- 多様な移動ニーズに対して真に最適な運送サービスを提供するためには、本来、運行地域について規制を設けるべきでないとする。その上で、仮に運行地域に制限を設けざるを得ないのであれば、事業性を確保する観点から、タクシーの営業区域（交通圏）以上に細かい単位とすべきではない。
- また、時間帯の特定にあたっては、1時間だけなど過度な時間制限を設けてしまうと、ドライバーの確保が困難になってしまうため、ドライバーがある程度まとまって稼働できるような時間単位とすべきである。
- 3号の対象となる地域、時期、時間帯は、2号における地域公共交通会議のような合意形成が実施されるものではなく、政府において透明性のあるプロセスを持って定めていただきたい。事前の調整の余地なく地域・時間帯の変更等がされてしまうと、投資判断が難しくなるとともに事業の安定性も毀損する。

(8) 台数制限について

- ダイナミックプライシングにより需給調整すべきであり、台数制限は設けるべきでない。自家用自動車や事業用自動車を用いた副業・兼業ドライバーでの稼働を見込む前提で、台数による定義は成立が困難である。交通不便の解消のためにはドライバーの確保が最優先であり、需給バランスは適切な競争の中で整理されていく考え方が望ましい。
- 実際のサービス開始がなされて初めて台数制限（需給調整）の必要性・程度を正確に把握できることから、制度運用前から厳格な台数制限を設けることは、潜在的な需給ギャップを見誤る可能性が高く、望ましくない。
- 仮に台数制限が設けられる場合には、3号に基づく許可を受けられるタクシー会社と台数に限りが出る中で、手を挙げたタクシー会社への分配方法も大きな論点の一つになると考える。不足台数分の供給量の分配は、透明化された明確なプロセスにて明確・公表されたプロセスを設けるべきである。

### 3. タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業のための法律制度

(1) 新たな規制枠組みの必要性について

- 中間答申で示された道路運送法 78 条 2 号及び 3 号の制度改善については、それぞれ次のような課題があり、効果検証を待つ必要はあるものの、移動難民の解消のための制度設計としては不十分であると考えられる。
  - 2号：交通空白地の該当性について、時間帯の概念の導入により、都市部など過疎地域以外の地域に拡大されうるとしても、あらかじめ特定された地域・時間帯における運行のみが可能となるのであって、想定外の地域・時間帯における需要の増加には対応しきれない。また、地域公共交通会議における合意形成を促進する措置は取られるものの、合意形成の必要性が、迅速かつ実効性のある自家用有償運送の導入のハードルとなりうることに変わりはない。加えて、2

号は福祉有償運送の目的も有しており、営利企業の参入や持続的に事業を実施するための制度となっていない。

- 3号：2号と同様、あらかじめ特定された地域、時期、時間帯における運行のみが認められるため、想定外の地域・時間帯における需要の増加には対応しきれない。加えて、運行主体がタクシー会社に限定されるため、当該タクシー会社の営業区域による運行制限を受けることとなるが、それでは多様な移動ニーズに対して真に最適な運送サービスを提供することは難しい。
- そのため、当協議会の会員企業の多くは、移動需要の変動に迅速かつ柔軟に対応できる旅客運送システムを構築していくためには、中間答申で示されたように、地域・時間帯の制限のない、タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業のための新たな法律制度の導入が必要と考えている。

## (2) 運行主体について

- 運行主体をタクシー会社や自治体等に限定せず、ライドシェアによる旅客運送を安全に実施できる新規事業者の参入を認めるべきである。
- その上で、安全確保や利用者保護の観点から、中間答申で示されたように、以下の事項を含む、徹底した安全対策をライドシェア事業者に法律上義務付けることについて、賛同する。
  - ライドシェア事業者が利用者に対する直接の法的責任を負うこと（直接の法的責任を負わない仲介行為の禁止）
  - ドライバーの事前審査、事故歴確認義務、健康診断書の確認、自賠責 保険・任意保険の確認
  - ドライバーの事後審査（苦情の適切な処理、レーティング機能等）
  - 事業者による保険加入義務
  - 事業者によるドライバーの運行管理（遠隔点呼（デジタル機器等を活用したアルコール呼気検査や検温による健康チェックを含む）、稼働時間管理、運行管理者、相互評価（レーティング））
  - 性犯罪対策（犯罪歴審査、乗車中の緊急通報体制等）
  - アプリを活用した記録保持義務（GPSによる運送の開始・終了地点 や時間、料金、距離等を記録 等）
  - 自家用自動車の要件（ドライブレコーダー等）

## (3) ドライバーの質の確保について

- 事前審査  
ドライバーの事前審査について、当協議会内では以下のような意見がある。
  - 徹底した安全対策の一環として、ドライバーの事前審査は必要だが、全て遠隔実施で認められるべき。



- 事故歴や交通違反歴、犯罪歴の確認については、各プラットフォームで用意するのではなく、行政機関等の協力を得て、統一したフォーマットで行えるようにすべきだと考える。
  - 欠格条項に相当する規定の創設  
業務委託による運送業務への従事を可能とするに当たり、ドライバーの質を間接的に担保するため、ドライバーの欠格条項に相当する規定を設けるべき。外形的規制として最終的には法令において規定すべきであり、不適格と認められる応募者に対し運営事業者側が従事を拒否できる法的根拠が必要である。
  - 普通免許取得からの年数、保険の等級、日常での運転目的と走行距離実績、年齢やその他特性条件などを別途設けることが望ましいと考える。研修は知識試験ならびに動画を用いたオンライン研修等でドライバーの承認ができる と望ましい。また年に1回ないし2年に1回などドライバーの登録更新も必要とする とよいと考える。
- ドライバーの教育  
ドライバーの教育について、当協議会内では以下のような意見がある。
- ドライバーの事後審査次第では、研修を行う必要があると考える。
  - 講習はオンラインで1-2時間程度のものが望ましい。
  - 許認可に近い性質を持つ以上、デジタル完結に準拠すべきであるが、研修が必要な項目については、研修期間を短期にすることにこだわらずに盛り込んで良いと考えている。
  - 必要資格等については普通一種免許で構わないと思うが、座学や実技研修など各事業者で行える5日間程度の研修は必要ではないか。

#### (4) ドライバーの就業形態について

前述のとおり（2（2）参照）、業務委託や、短期雇用（単発バイト）を含む非正規雇用による就業も認めるべき。

#### (5) 車両について

車両について、当協議会内では以下のような意見がある。

- 車両の安全性能まで踏み込むと直近数年の新車以外が対象外となりかねず、性能ではなく一般的な車両条件（年式、走行距離、ドア数、整備記録、修復歴など）を条件とすることが望ましいと考える。また法定12ヶ月点検を義務付けるなど。
- 車検証や自動車保険については、プラットフォーム側で管理すべきだと考える。
- 事業者による保険は加入義務を設けるべきだと考える。
- 軽自動車やツーシーターの利用に関しては事前にルールを明確化すべきだと考える。

- ドライブレコーダーなどの要件を設定することは必要だと思うが、過度な条件は設定はすべきでない。
- ドライバーが使用権限を持つ自家用自動車または事業用自動車の要件を規定すること。

#### (6) 運行管理について

- 事業者によるドライバーの運行管理はオンライン上で完結できるよう設計すべきである。また、遠隔点呼の実施方法については、現状の「遠隔点呼実施要領」のように、使用する機器・システムや実施場所の要件を限定的に規定するのではなく、同等の安全水準を確保できることを前提に、柔軟な方法を認める方向で検討すべきと考える。
- ドライバーの休息時間の確保に関しての要件を明示すべき。

#### (7) 運賃について

- ダイナミックプライシングやサブスクリプション形式の導入に関する考え方について、前述のとおり（2（6）参照）。

#### (8) 運行地域及び時間帯について

- 多様な移動ニーズに対して真に最適な運送サービスを提供するためには、運行地域や時間帯について規制を設けるべきでない。以下、当協議会内の意見。
  - 原則的には全国の全地域・全時間帯でのライドシェア実現を望む。都市部と地方では交通不便の事情が異なり、それぞれのニーズに対応する考え方が必要。またタクシーのような営業地域に関する制度が適用されない考え方も必要であり、ドライバーが稼働可能な全域を稼働範囲とすることが望ましい。また全国のドライバーをマッチングさせられる当社のような事業者の場合、地域制限が参入障壁となる。

#### (9) 台数制限について

- 台数規制による需給調整は硬直的であり、需要の変動に迅速かつ柔軟に対応することができない。需給調整はダイナミックプライシングによって図られるべきであり、台数制限は設けるべきでない（前述2（8）参照）。事業者の競争意欲を継続させ、サービスの向上を図るためにも、市場原理に需給調整を担わせるべきと考える。

### 4. その他

#### (1) タクシーにおける遠隔点呼制度の規制改革について

- タクシーとのイコールフットイング確保のため、国土交通省が定めるタクシーの遠隔点呼に関する「遠隔点呼実施要領」についても緩和が必要と考える。
- 2023年9月の東京交通新聞による安全政策課へのインタビューで、遠隔点呼が可能な場所を（グループ会社を含む）営業所・車庫のみから、今年度中に車内・待合所・宿

泊所にも拡大するとのコメントがあった。この規制緩和の具体的な時期について明示いただきたい。

(理由)

当該規制改革の内容や時期によっては、3号許可に基づく遠隔点呼の手法などにも影響があり、今後の予見可能性を確保する必要があるため。

- また、「遠隔点呼実施要領」について下記の見直しを要望する。
  - 点呼システムへの運転手の認証については、生体認証だけではなくパスワード等による通常の認証も認めていただきたい。なお、配車アプリでの稼働開始前に顔認証を義務付けることが可能であり、それによる代替も考えられる。
  - 点呼結果を電磁的に記録・共有できる機能のついた点呼システムの使用が義務付けられているが、運行管理者がデータを安全に記録・共有できるものであれば、別のシステムを使ってデータを保管することも認めていただきたい。
  - 電磁的方法で記録された遠隔点呼結果及び遠隔点呼機器の故障記録の修正及び消去ができないこと、又は修正された場合に修正前の情報が遠隔点呼結果に残り消去できないことを求める義務の緩和。
  - 遠隔点呼結果が、機器・システムで保存された内部構造のまま、一括で CSV 形式の電磁的記録として出力できる機能を有することを求める義務を緩和いただきたい。
  - ビデオ通話のカメラに加えて、全身の動きが見えるように監視カメラ等を部屋に設置する義務を緩和いただきたい。

(理由)

上記の規制緩和を行う場合、各社が営業所・車庫に一台設置するアルコールチェッカー、体温計、カメラ付きノートパソコンが一体化した遠隔点呼システムの利用を前提とすることは難しいと考えられる。運転手が、特別な機器ではなくスマートフォン、手持ちのアルコールチェッカー、体温計を使って遠隔点呼ができるよう、「遠隔点呼実施要領」を見直す必要がある。

## (2) 乗合・相乗りの活用促進について

供給力強化の観点からは、乗合や相乗りの活用を促進することも有効と考える。以下、当協議会内の意見。

乗合について

- 道路運送法 4 条関係
  - 道路運送法 4 条の許可取得には地域公共交通会議等との協議が調っている必要があるが、空港アクセス型、観光需要対応型等で明らかに路線定期運行との整合性をとる必要がない場合はこの限りではないとされている。
  - 関西国際空港、伊丹空港及び中部国際空港と観光地等とを結ぶ一般乗合旅客自動車運送事業は、地域公共交通会議との協議なく許可がなされている実態がある

- 現在は、空港アクセス型・観光需要対応型であっても、スタートアップ事業者等による新規提案に対して、地域公共交通会議との協議を経るよう指導が行なわれている。このため事業者等において多大な資料作成や協議に要する時間の負担が生じている（特に、複数の行政にまたがる運送の場合は、その負担が顕著である）。
- この状況は新たな交通サービスの運用機会が損なわれるとともに、白タク行為の横行にもつながっている。
- 観光地や都市部における移動需給ギャップ解消のため、明らかに路線定期運行に支障がない空港アクセス型・観光需要対応型サービスに対しては、地域公共交通会議との協議を経ずに許可が取得できるよう、ルール化とその適切な運用を期待する。
- 道路運送法 21 条関係
  - 21 条の許可は「運行する期間が原則 1 年以下」に対して行なわれるものとされているが、許可基準では、「当初から 1 年以上の計画があり、併せて、地方公共団体からの要請がある場合には、1 年以上（3 年程度）の期間を認めることとする。また、実証実験を実施したものの、有益な実証実験データが得られない等の理由により再申請がなされた場合であって、併せて、地方公共団体からの要請がある場合には、再度許可（通算 3 年程度）をすることとする。」とされている。
  - 実証実験が 1 年以上に及ぶ場合、毎年報告書の提出と延長が可能かどうかの審査が義務付けられているケースがある。当該審査は、30 日以上にも及ぶやりとりや膨大な資料の作成が求められるため、事業者には過大な負担となっている。
  - 21 条は 4 条と比べて自由度の高い実証が認められており、新しい交通サービスの創意工夫の余地が大きいところであるが、多大な手続きコストからスタートアップによる参入が阻害され、地域交通における社会課題の解消や交通イノベーションの機会が損なわれている。
  - 原則 1 年以下または 1 年ごとの更新ではなく、当該実証試験の性質により、当初から 3 年間の実証を可能とする許可がなされるよう対応をお願いしたい。

#### 相乗りについて

- 現状の相乗り制度においては、距離制運賃で設定された運賃を乗客同士が乗車距離によって按分することとなり、タクシー運行業者、ドライバーにとっては収益性の向上につながっていないという課題がある。
- 定額運賃、事前確定運賃の適用により、乗客一人当たりの運賃を設定し、相乗りマッチングアプリによって一人乗りのリスクを回避することで、相乗りによる 1 回の運送の輸送量と収益性を高めることが可能となる。

- 収益性の向上により、ドライバーの確保、事業の継続性も向上し、移動需要ギャップの解消につながることから、地域の実情に合わせた多様な運賃形態を柔軟に選択できるようルールの見直しをお願いしたい。
- また、道路運送法 78 条 2 号・3 号や新たな法律制度に基づく自家用自動車の活用においても、相乗りを可能とすることについて検討いただきたい。

以上