

自家用車活用事業について

出発したライドシェアの現在地と問題点

ロイヤルリムジン株式会社

堀江一生

2024年4月24日

サマリー

- 許可申請
- 許可内容
- 車両の安全性
- 契約内容・雇用契約と業務委託契約

許可申請

- ・ 許可申請

本事業の許可申請においては、申請開始から数日後に許可がなされたことは、事業者にとって大変有難く感謝している。しかし、申請項目にある契約形態について、「雇用」にて申請した2社は許可がされた一方で、「業務委託」にて同時に申請した2社については、現時点においても上局と審査中とのことで、追加書類を求められている。

- ・ 許可車両数

各社毎に意向調査を行ったが、申請可能台数は各社の既存のタクシー許可車両数を上限として按分が行なわれたが、定期的に見直す前提であれば許可車両数に幅があっても良かったのではないか。また、タクシー同等の「その他ハイヤー」の車両数を除外するのはなぜか？

- ・ 許可車両数の取りまとめ運行

上記の通り、既存のタクシー車両数を元に按分されており、営業所によっては数台のみ許可となっている。数台では、効率的な運営が難しい。については、グループ会社内において、総許可台数の範囲で集約できる制度が望ましい。

許可内容

- ・ 事前調査結果と運行エリアの乖離

タクシー供給不足の指標として、世田谷など4地域におけるマッチング率の検証が行われ、これを基として時間帯や曜日により不足車両数を算出したが、ことについて、交通混雑の時間帯等、天候による不確定の予測しがたい部分での検証は困難であると理解している。また、許可された内容には地域を限定しておらず、供給不足地域の解消に至らない可能性や、タクシーと競合する可能性がある。

車両の安全性

- 整備と検査に関すること

使用する車両について、タクシー同等の検査項目数と3ヶ月ごとの点検などが定められたが、現在運行できる時間数（距離）に見合っておらず過剰である。また、レンタカー等の法定点検は項目が少なくまた6ヶ月ごとの点検である為、実質的に利用することができず大きな障壁となっている。

- 自動車保険について

自動車保険会社の保険商品が整うまでに、時間がかかっている。先日提供されたが、更に自家用車活用事業に沿った商品開発をお願いしたい。

契約内容

- 雇用契約と業務委託契約の境界線

雇用契約と業務委託の場合も、保険営業員の契約形態を鑑みれば管理監督は契約元のタクシー事業者となるべきで、問題は雇用の場合には社会保険加入資格の関係で、多くの各社が週20時間未満で契約としている。また、他の雇用との整合を双方に確認する必要と、**20時間未満の条件に当てはまる応募者となると、採用の範囲が大きく狭められる。**

- 採用、契約に関する安全性

雇用か請負かに関わらず採用審査時には、タクシーと同様に事故履歴や犯罪歴等について、運転免許証の運転免許経歴書を確認し、更に生年月日と氏名などを元に日経テレコン等を用いて独自にチェックを行っている。履歴書に正直に記載するかどうかはドライバー次第とはなるが、タクシーはチェック運用が適正にできていると考えるいる。

契約内容

- ・ 業務委託に対する疑問

自家用有償輸送や貨物有償輸送においては、業務委託契約がメインだが、自家用車活用事業では雇用契約でないと、安全面で疑義が生じると運輸局では回答されている。

労働基準法や改善基準告知を熟知しているタクシー事業者が管理するのであれば、契約形態に拘わらず許可がされるべきと考える。

雇用にこだわることは、労働選択の機会を狭め、既に応募や採用に至らないケースが多く発生しており障壁となっている。