

本資料は、4月22日のデジタル行財政改革会議における岸田総理のご指示を踏まえ、全国各地域での移動の足不足を速やかに解消するため、本年度から開始された自家用車活用事業の制度内容や実施状況を基礎として、タクシー事業者以外の者によるライドシェアにかかる法制度について、デジタルの最大活用を前提としたその可能性（メリット）、デメリットなど論点を整理することを意図し、議論のたたき台として、お示しするもの。本日のご議論を踏まえ、現行法でできること、できないことを明らかにしつつ、さらなる整理を行う。

1. ドライバー、乗客の安全確保

（論点例）

- ・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。現行の仕組みをどう評価するか。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。
- ・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、接遇レベルの向上が期待できるか。
- ・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。
- ・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（DBS等を参考）。

2. 事故時の責任体制の確保

（論点例）

- ・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）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. ドライバーの働き方の柔軟性、適正な処遇の確保

（論点例）

- ・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。

4. 全国展開 (ライドシェアの事業性の確保)

（論点例）

- ・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・運送順序義務が課される中、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。

5. その他

（論点例）

- ・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。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。
- ・その他1. ～4. を含め、考えられる論点としてどのような事項があるか。

第5回デジタル行財政改革会議 総理御発言（抄）

第一に、デジタル活用を阻害する、規制・制度の徹底した改革の推進です。（中略）

そして、交通DXに向けては、河野大臣及び斉藤国交（国土交通）大臣において、データを検証して地域の移動の足不足解消の状況を確認し、制度改善を不断に行ってください。あわせて、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度について、6月に向けた議論において、論点整理を行い、5月中に規制改革推進会議に報告してください。

【交通】

【6月までに決定する事項／今後検討を深めるべき論点】

【目指すべき社会像】

大都市、中小都市及び観光地など全ての地域において、住民及び内外の観光客が、必要時に、円滑に移動が可能な状況とすることを目指す。このための制度・仕組みを速やかに構築する必要がある。地域の状況について、旅館、ホテル業界や飲食団体などからも切実な声。

(ライドシェア)

- ・4月8日から開始された自家用車活用事業、月内に予定される自家用有償旅客運送制度の改善といった施策について、まずは、その実施状況の検証を行いつつ、必要な制度の改善を不断に行う。
- ・このため、自家用車活用事業等の効果を週次又は月次で検証し、その結果を踏まえ、不断に制度改善を実施。具体的には、アプリデータが乏しい地域を含め、各地の実態を丁寧にモニタリング(自家用車ドライバー数、可能な限り日々の時間帯毎のマッチング率等)。

<必要な観点>

- ①大都市以外への施策効果の拡大(営業区域や稼働時間等が制限されると事業採算は困難と既存及び新規事業者の声あり)。
 - ②十分なドライバーの確保(安全や適切な労働条件の確保を前提に、デジタル技術を活用し、より柔軟な働き方を実現)。
- ・並行して、万博やインバウンド観光客の増加を見据え、違法な白タク行為について、海外事業者を含む仲介事業者への対応など実効性のある対策を早急に行うことが必要。

【今後の検討スケジュール】

- ・上記目指すべき社会像を念頭に、①安全性、②事故時の責任、③適切な労働条件の確保を前提としつつ、解決すべき課題を早急に整理。モニタリング結果を踏まえつつ、現行法の枠内で可能な制度改善事項を明確にし、早急に取り組む。