

ライドシェアの法律制度に係る論点についての意見

令和6年5月15日

落合 孝文

川邊 健太郎

國峯 孝祐

中室 牧子

堀 天子

間下 直晃

昨年秋以降、集中的にライドシェアを議論してきた。タクシードライバーが経年で減少し続けていたことに加え、コロナ以降に5～6万人以上急速に減少し、かつ高齢化も進んでいる。一方で、地方のみならず都心部においても移動課題が顕在化し、さらに訪日外国人観光客の急速な回復と今後の増加見込みによりさらなる移動の困難者が発生することが予想される。そのため、移動難民という社会課題の解決を議論の目的としてきた。

4月からは自家用車活用事業が開始したところであり、国土交通省及びタクシー事業者においてここまで迅速な対応がなされたことは評価に値する。しかし、今後の動向も確認する必要があるが、移動の足の確保という社会課題の解決に対して十分な制度になっているとは言い難い状況である。

第一に、運営主体がタクシー会社に限定されている。既存のタクシー事業者だけでなく様々な意欲ある企業が移動難民解決に向けて果敢にチャレンジしていくことができる環境を整備すべきである。業界目線ではなく、利用者起点での制度設計を行うべきである。安全性に関しては、運営主体をタクシー会社に限定しなくとも、ライドシェア業を創設し適切な規制を課すことにより、確保することは可能である。

第二に、ドライバーの確保である。ライドシェアドライバーになる魅力は、好きな時間に自律的に働くことができる点にある。こうした働き方を安全の管理と両立する形で実現するためには、デジタル技術による遠隔の管理を最大限に活用する必要がある。しかし、自家用車活用事業は、デジタル技術の利用を前提とせずに整備されたタクシー事業に関する規制を準用した制度であり、実務的にもデジタル技術を十分に活用できているとは言い難い。なお、デジタル技術の活用によるタクシー・ライドシェアの生産性向上も公共交通機関としての位置づけからすれば必須である。

第三に、全国的な課題解決である。自家用車活用事業は、法律上「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に「地域又は期間を限定して」実施するものとされており、実際に地域・時間帯・時期・台数等が限定された局所的な運用になっている。制度的な予見可能性にも欠け、継続的な事業の体制を構築することも難しい。そのため、全国的な移動の足の確保につなげていくことは根本的に難しい制度となっている。

このように、移動難民解消が喫緊の課題である中、自家用車活用事業による解決には限界がある。そのため、デジタル技術を徹底的に活用した真のライドシェア事業のための法律制度について、速やかに検討を開始し、来年の通常国会での法案提出を目指すべきである。本格的なライドシェア制度を構築することにより、十分な担い手を確保するとともに、地域の偏在なく全国的な移動難民の解決を目指すべきである。

本意見書においては、法律制度に向けた議論の喚起のため、5月15日付で事務局から提示された法律制度に関する論点について、有志による意見を提示する。

1 車やドライバーの安全性

ライドシェアであっても、安全が第一であることは言うまでもなく、徹底した安全管理を義務付けていくべきである。

このとき、タクシーや自家用車活用事業は対面によるドライバー管理が前提となっている一方、ライドシェアは遠隔の管理が前提となるため、デジタル技術を最大限に活用した制度としていくことが制度化にあたっての根幹となる。

そのため、こうした特徴を踏まえた新たな規制を構築していく必要がある。

【運行管理のデジタル化】

- 自動点呼・遠隔点呼、稼働時間の上限管理、アプリを通じた注意喚起、レーティング機能を用いた安全評価といった、デジタル技術を最大限に活用した遠隔による運行管理を実現する。例えば、以下のような管理手法が考えられる。

(運行前)

- アプリ上での顔認証といった生体認証等信頼できる本人認証手段、アルコール検査結果や健康状態の確認、車両整備の記録簿のアップロード等により、デジタルで完結させる。

(運行中)

- アプリ上の稼働時間及びドライバーが自己申告する他の仕事の就業時間の合計時間が一定時間を超えた場合、アプリ上でドライバーが受注することを停止するなど、過労防止をデジタル管理で行う。
- 気象状況や前日の事故情報などの注意喚起について、アプリ上で迅速かつ十分な頻度で実施する。加えて、異常気象時等はアプリ上でドライバーが当該地域で受注することを停止する。
- アプリによるSOS機能を搭載する。
- 車内ドライブレコーダーの設置を義務付け、性犯罪等を防止する。

(運行後)

- ドライバー・乗客の相互評価機能（レーティング機能）の搭載を義務付ける。これを利用し、低評価のドライバーは一定の講習を受けるまで新規配車依頼を受け付けない、低評価の乗客は乗車を拒否もしくは優先度を下げる、改善が見込めない場合の登録解除など、適切な管理を行う。
- 業務開始・終了の地点及び日時等の記録について、デジタル技術（GPSを含む）を活用し自動化する。
- 苦情等の受付体制の整備を求め、苦情等に基づく悪質ドライバー・乗客への警告・ペナルティを行う。
- ライドシェア事業者に対して、危険行為に係る警察への通報義務を課す。

【教育・研修】

- タクシーや自家用車活用事業においては、開始前にタクシー会社ごとにドライバーへの研修を実施することとされている。しかし、ライドシェアについては、研修実績を持ち越すことができるようにし、また外部の研修・講習でも足りることとし、他のライドシェア事業者の下で稼働する際に類似の研修を受けることを不要とする。

【危険運転、相互評価】

- 上記のとおり、ドライバー・乗客の相互評価機能（レーティング機能）、危険行為に係る警察への通報を義務付ける。
- 危険行為の内容に応じて、ドライバーの登録解除や、一定の講習を受けるまでの新規配車依頼を受け付けられない等の措置を行うこととする。

【自家用車への安全設備】

- ライドシェアのドライバーが二種免許の保有者でない場合には、自動ブレーキ、車外のドライブレコーダー等の安全設備の装着をドライバーに義務付ける。
- 自家用車に対し、タクシーと同程度の機関で車検の実施を求める（ただし、走行距離に基づく調整は必要）。

【性犯罪対策・事故防止の事前審査】

- 上記のとおり、ライドシェアは対面ではなく遠隔による管理が前提となるため、ライドシェア事業者がドライバーに対する登録時の本人確認（eKYC含む）、性犯罪歴及び事故歴の確認を行う制度とする¹。
- 車内ドライブレコーダー及びSOS機能が設置されていることをアプリ等で表示し、ま

¹ 学校設置者等及び民間教育保育等事業者による児童対象性暴力等の防止等のための措置に関する法律案（通称「日本版DBS法案」）（令和6年3月19日提出）参照

た事後に検査を行えるよう記録保持義務を課し、性犯罪行為を防止する。

2 事故責任

事故の責任をライドシェア事業者に直接負わせることにより、ドライバーの安全管理を最大限実施するインセンティブとすることが重要である。そのため、以下の対応を行うこととする。

【責任体制】

- ライドシェア事業者は、乗客とドライバー間の仲介ではなく、乗客に対して直接に旅客運送を提供する主体として、運送契約上の責任を負うこととする²。
- ライドシェア事業者は、乗客の事故時の損害をカバーするための一定の保証範囲での任意保険の加入義務を負うこととする。

3 ドライバーの働き方

上記のデジタル技術を最大限に活用した管理手法により、自由かつ柔軟な働き方を実現し、これにより十分な担い手を確保していくことが、ライドシェアの議論の本質である。

一方で、ドライバーが労働者ではない場合、労働法制によるドライバーの保護が不十分となるのではないかと懸念が各所で示されており、また海外でも議論が進められているところである。こうした点について、以下のとおり対応すべきである。

【柔軟な働き方とドライバー保護を両立する就業条件・待遇（業務委託）】

- デジタルによる遠隔管理による柔軟な働き方の実現の結果として、雇用契約のみならず業務委託契約による就労形態も認める。
- 業務委託であっても、最低報酬を保障する制度や稼働時間の上限管理等により、ドライバーを保護する制度を併せて導入する。
- ライドシェアは、相互評価機能により取引の相手方を選択できることで、ドライバー・乗客の双方にとって安心した運行となることも重要な特徴である。そのため、顧客がドライバーを選択できることは当然のこと、ドライバーにも顧客の選択を許容すべきであるため、タクシーに課されている運送引受義務をライドシェアには課さない。

【価格規制】

- タクシー規制においては、料金には認可制が採られている。また、ダイナミックプライシングについて、上限が5割増に設定されているなど、価格による需給調整を行う

² 商法 590 条及び 591 条参照

ためには不十分な制度となっている（海外のライドシェアでは3倍程度までは頻繁に上昇する）。ドライバーが時間的に柔軟に働けることと、柔軟なダイナミックプライシングが相まって、需給を適切にバランスさせることがライドシェアの特徴であるため、これを損なうような制度にすべきではない。そのため料金は自由に設定できるようにするとともに、柔軟なダイナミックプライシングの設定を可能とする。

4 全国展開（事業性の確保）

上述のとおり、自家用車活用事業の限界の一つは対応が局所的になってしまうことにあるため、法律制度については、こうした地域的な制限を設けるべきではない。また、タクシー事業者のみならず、様々な意欲ある企業が参加し、移動難民の解決に向けてチャレンジできる環境整備が必要である。その際、タクシー業との共存についても一定の配慮を行う必要がある。

【運行主体の拡大】

- 自家用車活用事業の主体はタクシー業者に限定されている。しかし、移動難民の解決に向けて果敢にチャレンジする意欲のある事業者の参入を妨げるべきではない。そのため、上述した安全のための様々な規制が課された「ライドシェア事業」を許可制として新たに創設し、様々な事業者が参入できるようにする。なお、旅客運送事業者以外が主体となる場合であっても、安全管理体制の構築が必須であることは言うまでもない。
- デジタルによる遠隔管理が前提となるため、営業区域の規制は設けず、また運行管理者の人数要件をこれに対応した適切なものとする。

【時間帯・エリア規制・台数制限】

- 自家用車活用事業は、「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」に「地域又は期間を限定して」実施するものであり、地域、時間帯、供給台数に関する詳細な制限が課されている。全国的な移動の不足の解消のために、こうした広範な事前の制限は撤廃し、後述の【タクシーとの共存】をタクシーとの調整枠組みとする。
- 一方、ライドシェアにも一定の公共的な役割を担わせ、都市部のみならず地方部でも担い手を供給する観点から、大都市で運行する場合にはそれに対応する一定の範囲での過疎地等でもサービスを展開する、いわゆるユニバーサルサービスに係る制度の導入を検討する。例えば、サービス対象エリアを地方部にも広げることを義務付ける「ユニバーサルマッチング義務」を設けることが考えられる。なお、これは、【運行管理のデジタル化】を徹底し、遠隔による管理を実現することで、はじめて対応できるものである。

【タクシーとの共存】

- ビッグデータを活用したモニタリングにより、特定の地域においてライドシェアの供給が著しく過剰となり、タクシー事業者の事業の継続が困難になるような場合については、緊急調整を実施するといった制度を検討する³。

5 その他

【苦情処理】

- ライドシェア事業における苦情等の対応について、デジタル技術やAIを活用して、チャットその他オンラインによる対応を推進する。また、こうしたビッグデータをドライバーの運転技術や接遇の向上に活用する。

【仲介事業者への規制】

- 白タク行為が問題となっているが、摘発が困難な状況となっている（直近5年間で白タクの仲介事業者の摘発件数は1件）。これは、海外で仲介行為が行われるために捜査権の行使が困難であるという課題もあるが、仲介事業者に対する直接の処罰規定がないということも一因であると考えられる。そのため、仲介事業者を登録制とするなどにより規制対象とし、かつ、当該規制を外国事業者にも及ぼし、無登録事業者に対する処罰規定を設けるべきである⁴。あわせて、登録事業者に対する、白タクなどの違法行為のあつせん禁止の規律を設ける。
- 配車アプリが旅客から収受する優先配車の手配料金その他の配車に係る料金について、適切な規制を検討するとともに、上記のダイナミックプライシングの整備も行うべきである。

以上

³ 貨物運送事業法第7条参照

⁴ 住宅宿泊事業法、電気通信事業法等を参照