

# 【自家用車活用事業の状況】

① 自家用車活用事業の「みなし地域」における進捗状況

② 配車アプリの利用状況

③ 自家用車活用事業の実施状況

(参考) 自家用車活用事業の運行時間

④ 自家用車活用事業のドライバーの声 (ヒアリング結果)

(参考) 自家用車活用事業のドライバーの稼働時間の状況

(参考) タクシードライバー数の推移

(参考) 運行管理のデジタル化・遠隔化について (規制改革実施計画)

⑤ 今後のモニタリング・検証及び評価について

# ① 自家用車活用事業の「みなし地域」における進捗状況について

「みなし地域」(\*)のうち、書面で実施意向の申出のあった地域 25地域 (令和6年5月13日時点)

うち、許可事業者が1者以上確認できている地域 (令和6年7月14日時点) 計10地域

- 【関東】1地域 ・水戸県央交通圏 (水戸市等)
- 【東北】1地域 ・青森交通圏 (青森市等)
- 【北陸信越】2地域 ・富山交通圏 (富山市) ・金沢交通圏 (金沢市等)
- 【中部】5地域 ・静岡交通圏 (静岡市等) ・岐阜交通圏 (岐阜市等) ・大垣交通圏 (大垣市等)  
・美濃・可児交通圏 (可児市等) ・東濃西部交通圏 (多治見市等)
- 【沖縄】1地域 ・石垣島 (石垣市等)

うち、許可事業者が1者も確認できていない地域 (令和6年7月14日時点) 計15地域

- 【北海道】1地域 ・伊達圏 (伊達市等)
- 【関東】1地域 ・南房交通圏 (木更津市等)
- 【中部】13地域 ・知多交通圏 (半田市等) ・浜松交通圏 (浜松市等) ・御殿場交通圏 (御殿場市等)  
・富士・富士宮交通圏 (富士市等) ・沼津・三島交通圏 (沼津市等) ・磐田・掛川交通圏 (磐田市等)  
・高山交通圏 (高山市等) ・下呂市 (下呂市) ・福井交通圏 (福井市等)  
・敦賀交通圏 (敦賀市等) ・武生交通圏 (越前市等) ・大野市 (大野市)  
・勝山市 (勝山市)

\* 配車アプリデータに基づき不足車両数を算出・公表する営業区域 (大都市12地域) 以外の地域では、タクシー事業者に実施意向がある場合、簡便な方法により、「みなし」の不足車両台数を算出して実施。なお、当該地域は「みなし地域」と呼称されている。

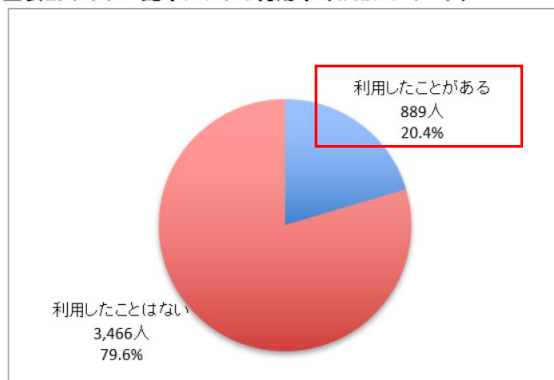
(参考 第14回地域産業活性化WG 資料2-3 国土交通省御提出資料「自家用車活用事業のモニタリング結果等について」P.17  
([https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310\\_05local/240515/local02\\_03.pdf](https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/2310_05local/240515/local02_03.pdf)) )

## ② 配車アプリの利用状況

タクシー配車アプリは、10余りの都市でのみ普及しているが、その都市においても利用経験は1～2割程度の住民に限定される実態。今後、全国の移動の足の充足状況をモニタリングするに当たっては、（限られた都市の1、2割程度の利用者のみではなく）駅等のタクシープール、流しの利用、電話配車を含めて、全体像を把握する必要があるのではないか。

### 株式会社ICT総研 「2024年タクシー配車アプリ・ライドシェア利用動向調査」

■表2. タクシー配車アプリの利用率（Webアンケート）

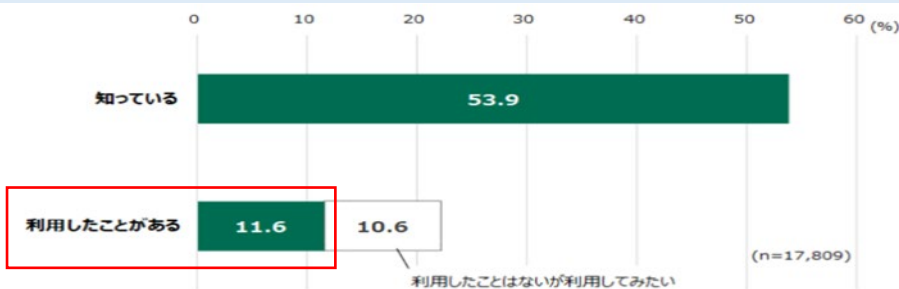


出典：ICT総研 <https://ictr.co.jp/report/20240604.html/>

【実施時期】 2024年4月30日～5月8日

【調査結果】最近1年以内に配車アプリの配車サービスを利用したことのある人の割合は**20.4%**

### 株式会社MM総研 「モビリティサービスに関する調査」



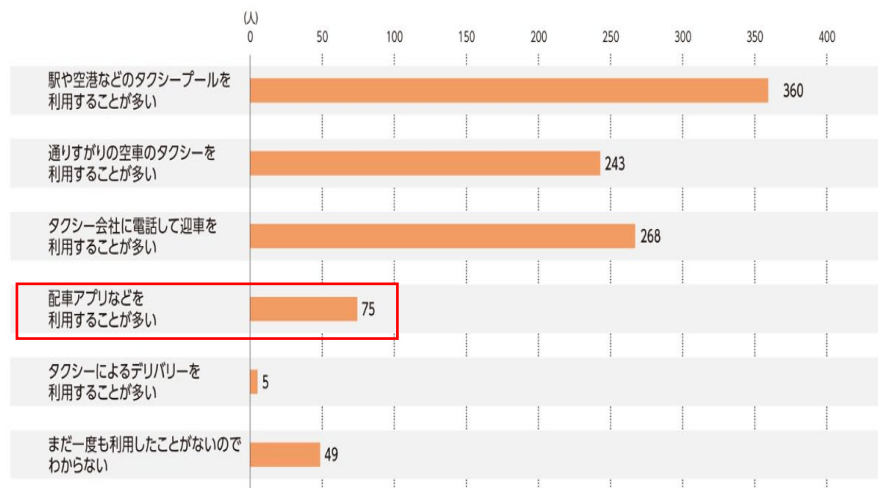
出典：MM総研 <https://www.m2ri.jp/release/detail.html?id=595>

【実施時期】 2023年6月9日～同12日

【調査結果】タクシー配車アプリを利用したことがある人の割合は**11.6%**

### J-Net21 市場調査データ 「タクシー（2023年版）」

#### 4. 利用手段（つかまえ方）の傾向



〈図d〉タクシーの利用手段（つかまえ方）の傾向（n=1000）

出典：J-Net21 <https://j-net21.smrj.go.jp/startup/research/service/cons-taxi2.html>

#### 【実施時期】

2023年1月30日～2月4日

#### 【調査結果】

- ・タクシーを利用する際、配車アプリでタクシーを呼ぶ人の割合は**7.5%**
- ・アプリよりも、駅等のタクシープール、流し、電話の方が利用傾向が高い

### ③ 自家用車活用事業の実施状況（12地域・7月14日時点）

未定稿

地域 (3号開始時期)	マッチング不良コマ割合 ※マッチング率90%未満コマ 上段：雨天時以外 下段：雨天時を含む	自家用車稼働率 (稼働台数/配分台数、週単位累計値) 【増減率（4週移動平均）】	登録ドライバー数（ドライバープール） (参考) 当該週における配分車両数累計 【増減率（4週移動平均）】	(参考) 3号/タクシー運行回数比 【増減率（4週移動平均）】
北海道（札幌交通圏） (6月22日～)	0%（0枠/8枠） 【0%（0枠/8枠）】	22%（24台/110台） 【-】	72人（110台） 【-】	-
宮城（仙台市） (6月7日～)	13%（1枠/8枠） 【13%（1枠/8枠）】	45%（18台/40台） 【+16%】	64人（40台） 【+18%】	-
埼玉（県南中央交通圏） (5月31日～)	47%（30枠/64枠） 【48%（32枠/66枠）】	8%（91台/1150台） 【+28%】	118人（1150台） 【+10%】	0.22%(451回/20万回) 【+25%】
千葉（千葉交通圏） (6月8日～)	0%（0枠/8枠） 【0%（0枠/8枠）】	23%（25台/110台） 【+8%】	36人（110台） 【+5%】	0.28%(59回/2.1万回) 【-3%】
東京（特別区・武三地区） (4月8日～)	22%（6枠/27枠） 【32%（12枠/37枠）】	17%（1162台/6955台） 【+7%】	1826人（6955台） 【+7%】	1.06%(7729回/73万回) 【+11%】
神奈川（京浜交通圏） (4月12日～)	15%（4枠/26枠） 【20%（6枠/30枠）】	7%（143台/2130台） 【+5%】	350人（2130台） 【+4%】	0.63%（832回/13万回） 【+10%】
愛知（名古屋交通圏） (4月26日～)	33%（2枠/6枠） 【25%（2枠/8枠）】	6%（9台/140台） 【+5%】	43人（140台） 【+13%】	-
兵庫（神戸市域交通圏） (5月31日～)	0%（0枠/36枠） 【9%（4枠/34枠）】	12%（74台/610台） 【+12%】	163人（610台） 【+13%】	-
大阪（大阪市域交通圏） (5月31日～)	0%（0枠/12枠） 【0%（0枠/12枠）】	18%(80台/450台) 【+19%】	271人（450台） 【+11%】	-
京都（京都市域交通圏） (4月8日～)	17%（11枠/63枠） 【19%（14枠/74枠）】	8%（121台/1435台） 【+3%】	293人（1435台） 【+4%】	-
広島（広島交通圏） (5月31日～)	27%（10枠/37枠） 【31%（14枠/45枠）】	5%（22台/455台） 【+32%】	47人（455台） 【+18%】	-
福岡（福岡交通圏） (6月12日～)	40%（10枠/25枠） 【43%（20枠/47枠）】	8%（89台/1075台） 【+21%】	123人（1075台） 【+13%】	-

# (参考) 自家用車活用事業の運行時間 (7月26日時点)

月

火

水

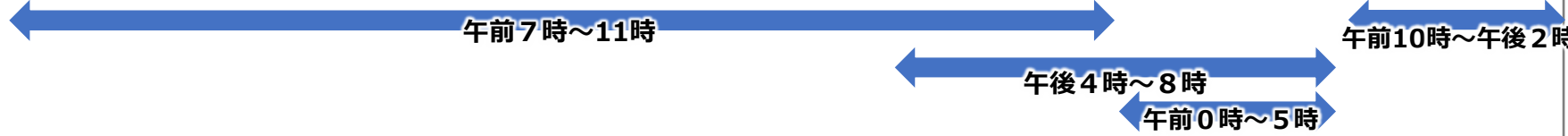
木

金

土

日

**特別区・武三**  
特別区・武蔵野市・三鷹市  
4月8日～



**京浜**  
横浜市・川崎市・横須賀市  
4月12日～



**名古屋**  
名古屋市・瀬戸市・日進市  
4月26日～



**京都市域**  
京都市・宇治市・長岡京市  
4月8日～



**札幌**  
札幌市・江別市・北広島市  
6月22日～



**仙台市**  
仙台市 6月7日～



**県南中央**  
さいたま市・川口市 5月31日～



**千葉**  
千葉市・四街道市 6月8日～



**大阪市域**  
大阪市・豊中市・東大阪市  
5月31日～



# (参考) 自家用車活用事業の運行時間 (7月26日時点)

月

火

水

木

金

土

日

## 神戸市域

神戸市・尼崎市・西宮市  
5月31日～

午前0時～4時

午前0時～4時

午後5時～翌日午前6時

## 広島

広島市・廿日市市 5月31日～

午後4時～8時

午後4時～翌日午前4時

午後4時～9時

## 福岡

福岡市・春日市・大野城市  
6月12日～

午後4時～10時

午後4時～翌日午前6時

午後3時～10時

## 軽井沢

4月26日～

午前8時～午後1時、午後4時～午前0時

## 富山

6月7日～

午後4時～翌日午前6時

## 金沢

6月21日～

午後4時～翌日午前6時

## 静岡

7月5日～

午後4時～翌日午前6時

## 茨城

7月19日～

午後4時～翌日午前6時

## 三重

志摩市 7月22日～

午後4時～翌日午前6時

## ④ 自家用車活用事業のドライバーの声（ヒアリング結果）

### ● 調査の要領

- ・調査時期 2024年6月
- ・調査対象 自家用車活用事業ドライバー約20人に対するヒアリング調査

### ● ドライバーの主な意見・要望

#### 日時・曜日

- ・曜日や時間が限られているため、本業と都合を調整しながら業務しなければならず、希望どおりに働けない。曜日、時間帯の制限を撤廃してほしい。（例：千葉の場合、土日の午前0～4時、週合計8時間しか働けないのもっと勤務したい。大阪の場合、金曜日は午後4～8時の4時間と限定されており、午後10時頃まで働きたい。）

#### 運行地域

- ・目的地が営業区域外であった場合、営業区域内に戻なければ次の配車を受けられない。ガソリンや高速料金の費用を考えると採算が取れない。（A駅からお客を乗せているが、輸送後はA駅に戻って、新たな客を乗車させるよう指示される場合もある。）
- ・運行地域が限定されており、地域の限定を解除してほしい（東京の場合、東京23区、武蔵野市、三鷹市に限定されており、遠方（多摩南部）から中心地まで通う際に、時間とガソリン等の費用がかかっている）。

#### 雇用形態

- ・週に20時間以上働くとは社会保険の対象となるため、タクシー会社が週20時間までしか働かせてくれない。このため、十分な収入が得られず、ワーキングプアを強いる仕組みであり魅力がない。雇用契約のみならず業務委託契約による就業形態も可能としてほしい。
- ・本業と副業を合わせた労働時間が週40時間を過ぎると、残業代が発生する。本業でフルタイムで働いていると、タクシー会社がライドシェアドライバーとして雇ってくれないので、業務委託を可能としてほしい。

#### スポットワーク

- ・イベント時など特定の日、時間のみライドシェアドライバーとして働きたいと考えているが、自家用車活用事業では短期雇用（二か月以内）は認められていない。1日単位、時間単位で契約して特定の日、時間だけ働くことができないため、スポットワークを認めてほしい。

#### ダイナミックプライシング

- ・フードデリバリーでは、需要が高まった際に料金が上がり、その分が配達員の報酬として反映されている。ライドシェアでも同様に、柔軟な料金設定を可能にして、その分をドライバーに還元してほしい。深夜や雨の日の勤務する人が少ない日に、通常の収入にプラスして給料がもらえるなら勤務する人は増えると思う。

#### その他

- ・運行管理者が行う点呼について、電話による点呼の順番待ちで担当者に繋がるまでの待機時間等もあり、すぐに業務開始、終了ができないため、デジタル技術を活用し自動点呼ができるようにしてほしい。
- ・ドライバーの安全運転担保や乗客による迷惑行為等の予防の為に、アプリにドライバー及び乗客の相互評価機能を搭載すべきだと思う。乗客を断る自由がないのはおかしい。
- ・点呼業務だけで売上の3～5割がタクシー会社の手数料となるが、ガソリン代を負担して、車を提供し、運転もしているドライバーへの配分として適切と言えるのか（※米国における手数料の平均は2割）。※事務局調べ
- ・労働条件等は、ネット上には公開されず電話でも教えてくれない。説明会に行かないと教えてもらえない。実際に、軽自動車でライドシェアを始めようとしていたところ、普通車でないとダメだと説明会で初めて言われ断られた。
- ・政府関係者には労働条件を聞かれても言うてはならないと箝口令がしかれている。



# (参考) 自家用車活用事業のドライバー稼働時間の状況

自家用車活用事業を実施しているタクシー会社において、勤務の条件として、「1週あたり20時間以内」との勤務時間の制限を設けている会社が全国的に存在し、多くのドライバーが「これでは稼げない。ワーキングプアの温床である」と緩和を求めている。なお、公開情報に対する事務局調査では、1週あたり20時間以内との制限を設けていないタクシー会社は見当たらず。

※各社（HP）における求人情報から、事務局において該当部分を抜粋

## A社

【勤務地】  
埼玉

【勤務の条件】  
1週あたり20時間（他の仕事があれば合算して40時間まで）

## B社

【勤務地】  
東京

【勤務の条件】  
1週あたり20時間（他の仕事があれば合算して40時間まで）

## C社

【勤務地】  
東京

【勤務の条件】  
・週に何回働くかは自由  
・週1日だけ、または平日のみ・土日のみの勤務も可（週20時間未満まで勤務可）

## D社

【勤務地】  
金沢交通圏

【勤務の条件】  
1回4時間以上、週合計20時間以内（希望する時間を事前に登録）

## E社

【勤務地】  
名古屋

【勤務の条件】  
週20時間未満のパートタイム雇用（副業可）

## F社

【勤務地】  
京都

【勤務の条件】  
・週2日、1日4時間～  
・週20時間未満、月80時間未満の勤務

## G社

【勤務地】  
大阪市中心部  
※ 中央区・北区・西区・福島区・天王寺区・浪速区・他

【勤務の条件】  
20時間/週未満、80時間/月未満（雇用関係のある副業先と通算して週40時間以上になる方は採用不可）

## H社

【勤務地】  
福岡

【勤務の条件】  
・週1回、4時間から  
・NRSでの勤務は20時間/週未満、80時間/月未満（本業と合わせて週40時間未満の勤務の方に限る）

## I社

【勤務地】  
福岡市中心部

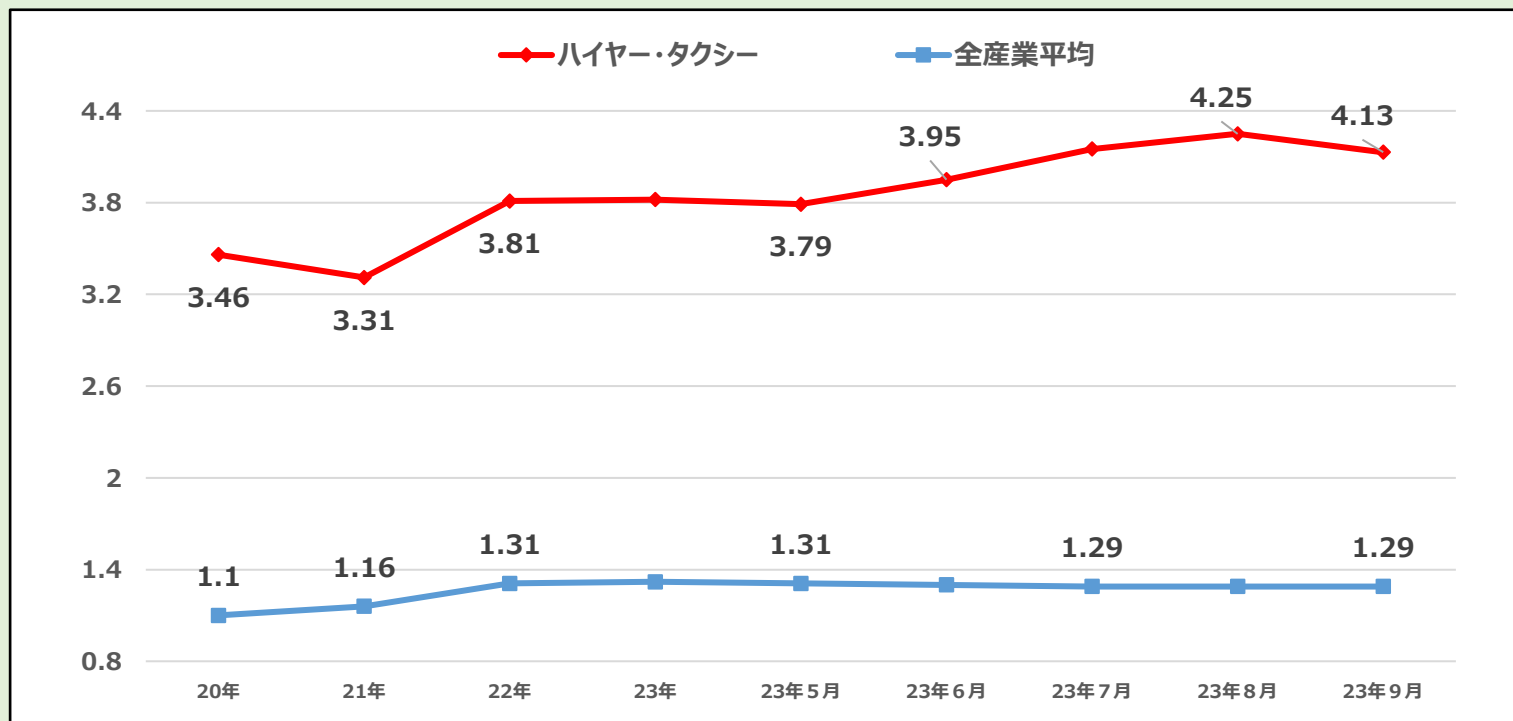
【勤務の条件】  
週20時間未満のパートタイム雇用（副業可）



## (参考) タクシードライバー数の推移

- ・タクシードライバーはコロナで大きく減少。
- ・コロナ後も3分の1程度の都道府県では一貫して減少。
- ・増加幅最大の東京都（コロナ前後で▲約1.2万人）は過去12ヶ月で約4千人増。  
※他方、東京以外の全道府県については、コロナ前後で▲約5万人に対して、約3千人余りの増加にとどまる

### 【有効求人倍率の推移】



※ 厚生労働省提供データを元に事務局作成

# (参考) 運行管理のデジタル化・遠隔化について (規制改革実施計画)

タクシーや（現状では、タクシー事業の一環として行われる）自家用車活用事業は、乗客の安全確保の観点から、タクシー事業者による運行管理が必要。現時点では、その実施方法は、営業所に置かれる運行管理者（法定資格）がドライバーに対し指揮監督を通じて行うこととされているため、（明示的に業務委託を禁じる規定はないが）結果として、労働基準法の適用上は、自営業者ではなく「労働者」と判断される蓋然性が高い（厚生労働省の立場）。→デジタル・遠隔による運行管理方法の検討が令和6年の規制改革実施計画で決定。結果として業務委託による就業も可能となる可能性。

## 前提

- 労働基準法上の労働者であるか自営業者であるかは、雇用契約・業務委託契約などの契約の形式・名称ではなく、仕事の依頼への諾否の自由や業務遂行上の指揮監督、時間・場所の拘束性の有無など、実質的な「使用従属性」の有無によって判断される（出典：「労働基準法研究会報告（労働基準法の「労働者」の判断基準について）」（昭和60年12月19日））。

## 現状

- 現行の自家用車活用事業では、**営業所ごとに置かれる運行管理者がアナログな方法によりドライバーを指揮監督**することで安全を確保。

### 現行の運行管理方法

- 【点呼】：稼働前後は、対面又は遠隔でドライバーの点呼を実施
- 【異常気象等】：無線でドライバーへ運行停止等を指示
- 【過労防止】：ドライバーのシフトを作成して労働時間を管理
- 【教育・研修】：乗客からのクレーム等に基づくドライバーへ指導で担保

### 厚生労働省の見解※

自家用車活用事業のドライバーの想定される業務態様からは、**労働基準法上の「労働者」に該当すると判断される蓋然性が高い。**

※交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会中間とりまとめ（令和6年5月15日）の記載に基づく。

## 改革の方向性 (令和6年実施計画)

- 運行管理のデジタル化・遠隔化を検討。**【令和6年度検討、結論を得次第速やかに措置。】

- 【点呼】：アプリ上での顔認証、ドライバーによるチェックリストへの回答結果等に基づき、自動又は遠隔で配車依頼の可否を判断。
- 【異常気象等】：事業者によるアプリ上でのドライバーへの注意喚起や当該地域でのサービス提供中止。
- 【過労防止】：ドライバーの就業時間に基づく新規配車依頼の判断や上限時間に達する前の注意喚起。
- 【教育・研修】：乗客によるドライバー評価や運転データのAI等による分析結果を踏まえた研修受講状況に応じた、新規配車依頼の判断。

- 上記の検討の結果、業務委託による就業が可能となる場合、当該ドライバーには労働基準法等の保護が適用されないため、**適正な就業条件確保のためのドライバーの保護策についても、併せて検討。**  
(参考) 米国では州法で最低報酬保障のような保護策が業務委託ドライバーについても設けられている。

## ⑤ 今後のモニタリング・検証及び評価について

### ○ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理（令和6年5月31日）（抄）

#### I 「移動の足」不足の解消実態に係る論点

（中略）現時点においては、取得可能なデータの対象地域、内容には限界があることを踏まえ、少なくとも、アプリ等でデータが把握可能な12都市については、適切なデータを検証する。

### ○規制改革実施計画（令和6年6月21日）（抄）

#### II 実施事項

#### 1. 革新的サービスの社会実装・国内投資の拡大

##### （1）移動

#### 3 自家用車活用事業の施策効果の測定等【b：令和6年措置・国土交通省】

b 国土交通省は、（中略）対象地域以外の地域について、施策効果がアプリのマッチング率や自家用車活用事業の導入事業者数・地方公共団体数のみでは判断できないことに留意しつつ、可能な限り、住民や内外の観光客等へのアンケートその他のデータを広く収集し、施策効果の客観的な判断に努める。

#### 4 自家用車活用事業等のモニタリング・検証・評価、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を含めた事業の在り方の議論【直ちに開始／内閣府 国土交通省】

デジタルを活用して、全国の移動の足不足の解消への道筋をつけるという観点から、規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用可能とする。このため、全国の移動の足不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行い、各時点での検証結果の評価を行う。（後略）

○自家用車活用事業等の施策によって、現実に、全国各地域で移動の足不足の解消につながっているか否かは、配車アプリ上のマッチング率や事業の導入事業者数・地方公共団体数のみでは判断は不可能。

○住民や観光客等を対象として、移動の足の充足度の実態をできるだけ多くの地域で定期・不定期にモニタリングすべく、政府として、アンケート等を実施する必要があるのではないか。