

第2回超党派・ライドシェア勉強会 次第

令和5年12月4日(月)16:30～
衆議院第一議員会館 1階「国際会議室」

- 1 開 会
- 2 役員人事報告
- 3 会長挨拶
- 4 国土交通省・内閣府規制改革推進室よりヒアリング
- 5 関係団体との意見交換
 - ①一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会
川鍋一朗会長 武居利春 副会長
 - ②ハイクフフォーラム
溝上泰央 代表幹事
- 6 その他

以上

ライドシェア勉強会 人事(案)

会長	小泉 進次郎	(自民)
会長代行	馬淵 澄夫	(立憲)
会長代行	遠藤 敬	(維新)
会長代行	齊藤 健	(自民)
会長代理	平 将明	(自民)
副会長	小倉 将信	(自民)
副会長	三浦 信祐	(公明)
副会長	伊藤 孝恵	(国民)
幹事長	藤田 文武	(維新)
副幹事長	小林 史明	(自民)
事務総長	寺田 学	(立憲)
事務局長	荒井 優	(立憲)
事務局次長	鈴木 英敬	(自民)
事務局次長	山崎 正泰	(公明)
事務局次長	金村 龍那	(維新)
事務局次長	長友 慎治	(国民)

【第1回 デジタル行財政改革会議(令和5年10月11日)総理指示】

齊藤大臣においては、地域交通の担い手不足や、移動の足の不足といった、深刻な社会問題に対応するため、タクシー・バス等のドライバーの確保や、不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用などの検討を進め…(中略)…てください。

【第2回 デジタル行財政改革会議(令和5年11月22日)総理指示】

齊藤大臣においては、松村大臣と協力して、規制改革推進会議での議論をしっかりと踏まえ、あらゆる選択肢を排除せず、都市部を含め、タクシーの規制緩和やライドシェアについての喫緊の課題への対応策の議論を加速し、年末に報告してください。

これらを踏まえて、国土交通省として、以下のとおり対応

【実施済み】

タクシー不足に対応する緊急措置に基づき、

- 地方部でのタクシー営業所維持のための設備・台数要件の緩和
- 事業者協力型自家用有償の協力類型の追加
- 複数のタクシー事業者が連携して行う乗合タクシーの運行(京都)
- タクシー乗り場の混雑解消のためのポーターの配置(東京駅・京都駅)

【今後の取組み】

デジタル行財政改革会議(規制改革推進会議 地域産業活性化WG)で以下について議論

- 地域における自家用車・ドライバーの活用方策(自家用有償旅客運送の使い易さ等)
- タクシー・バス等のドライバーの確保(地理試験の見直し等)

規制改革推進会議における地域交通に関するヒアリング (自治体・DMOの指摘)

令和5年11月22日
規制改革推進会議

○ 鈴木・行方市長

- ・ 高齢化に伴いタクシーやスクールバスなど二種免許を取得したドライバーが減少。自家用有償旅客運送は、地方公共交通協議会では境界を越えた運送はできないと整理されており、利用者が不便。タクシー・バス会社と連動して、運転手確保を行うとともに、道路運送法第78条3号を整理をしていくことで市外市内への移動展開をしていかなければ、本当に人口減少・過疎化が加速する。

○ 中山・京丹後市長

- ・ 自家用有償旅客運送について、運行主体・区域制限の緩和、観光客等の市外への降車を可能にしてほしい。一方で、大切なのはタクシー等事業者との調整。この制度環境として地域公共交通会議での合意を前提に、自家用有償旅客運送の実施主体を地域のタクシー・バス会社まで可能な形に緩和いただき、タクシー・バス会社が自らの判断で第2のビジネスモデルとして参画できるようにしてはどうか。その場合、法78条2号の改正以外に、同3号の運用でも実施可能であれば、地域公共交通会議での合意を前提にやれる地域からやっていくこともあり得るのではないかと。

○ 黒田・平戸市長

- ・ 深夜帯や外国人対応は、逆に（自家用有償旅客運送の）料金を上げないと成り立たない。差別化することでタクシーと共存の理解を図られ、むしろ、タクシー会社がそういう別のサービス、セカンドステージに着手できるよう門戸を広げた方がいいのでは。できることからやっってください、と地方に任せるぐらいの規制緩和の理念でいかないとまとまらない。

○ 大岸・歩くまち京都推進室長

- ・ 京都では、車の渋滞が「観光による課題」のはじまり。市としては車に過度に依存しないまちづくりを進めてきた。今日では、京都駅に非常に人が集中し、バスがいっぱいで乗れない、タクシー待ちの行列が発生といったことも。交通事業者の担い手不足もこれを助長。コロナ禍の影響で、密を避けた車による観光が進む恐れも。早期から、的確なタイミングで効果的な情報発信を行い、観光客の行動変容の促進、駅前空間のスムーズな運用を支援することでタクシーの効率的な利用を促進していく。交通事業者の担い手は非常に厳しい状況。特に定時定路線で運行するバスで深刻。道路事情が厳しい京都では、鉄道・バスの輸送力を活かすことが重要。特に交通局等では、大幅な臨時増便や、観光客向けの急行バス路線を運行しているが、こういった取組の強化も必要。

規制改革推進会議における地域交通に関するヒアリング (自治体・DMOの指摘)

○ 長井・ニセコプロモーションボード事務局長代行

- ・ (ニセコにおいて、) 宿泊者、事業者、住民、ありとあらゆる人が2本ぐらいしかない大きい道路に集中してしまい、道路渋滞が発生。冬の時期だと、地域内にある2つの信号の間約2キロが、渋滞で車がつながるといことも生じている。このような現状が進み、エリアの魅力が低下し、宿泊・入込人数・投資が少なくなってしまう、結果的に地域の稼ぎの低下、地域としての魅力がなくなることを懸念。宿泊施設による自社送迎サービスの商品化、有料化を可能にしたらどうか。道路事情もあり、これ以上車が単純に増えることは望ましくない一方で、交通の足が足りないのも事実。個人運行をたくさん走らせるというよりも、個人と比べるとブランドを背負っているような宿泊施設、一流企業であれば、ある程度運行の安全性もちゃんとできるのではないか。

○ 高島・福岡市長

- ・ 福岡は時間帯の交通空白地。ライドシェアの定義のほか、万が一の際にはプラットフォームとドライバーが補償する、これを明確に規定することが肝要。早急に会社、プラットフォーム、ドライバーの要件の制度化が必要。タクシーにもしっかり規制緩和をしていくことで、イコールフットिंगにすることが不可欠。ライドシェアを考えるのであれば、タクシー会社がビジネスをできるような規制緩和が大事。ステークホルダーが多い場所においては、地域公共交通会議を開いても合意を得ることは極めて困難であり、道路運送法の運用拡大だけでは、郊外部の議論は進むかもしれないが、都市部の議論が進みにくい。法改正の準備と同時並行で、早急な道路運送法の運用拡大の実施が肝要。ライドシェアの安全性やタクシー業界との共存といった課題については、各地域の会議等に任せるのではなく、全国で統一したルールを作って、それぞれ議論をすることがないよう進めることが、都市部の交通の課題解決においても大事。
- ・ 二種免許がないとどう危ないのかも含めて、何を以て安全か、地方に任せるのではなく国としての統一見解を出していただきたい。
- ・ 毎回地域公共交通会議の中で時間帯を区切って限定的に許可するのは、現実的ではない。

○ 土屋・軽井沢町長

- ・ 夜の時間帯は観光客だけでなく、別荘に静養に訪れる人たちも飲食店などでタクシーを利用。新幹線での来訪者も多く、需要が供給が上回る状態となっている。
- ・ 運転者不足の解消に向けてタクシー会社において幅広い募集活動や二種免許の取得、補助も行っているが、中々追いつかない状況。回遊性を向上させるにも交通事情を解決して地域経済の発展にもつなげたく、町としては様々な組み合わせによる全体の交通計画を考えている。

規制改革推進会議における地域交通に関するヒアリング (自治体・DMOの指摘)

○ 長野・別府市長

- 道路運送法第78条3号で外国人観光客、深夜帯について、緊急対応策として、(自家用有償旅客運送が)早急にできるのではないか。(同条)第2号については、運賃の値上げ等々、地域公共交通会議等で協議が整わないとできないことを考えると、ハードルが高く、ここをどうにかしないと先に進めない。最終的には法改正という形が一番。現状で運転手を確保しようとしても、劇的に回復するということは絶望的であり、市民・観光客の声に早急に応えなければならないということで、外国人観光客、深夜帯を早急に(、自家用有償旅客運送の対象に)付け加える必要がある。

○ 熊谷・千葉県知事(書面提出)

- 成田空港周辺の市町においては、高齢化による交通弱者の増加が見込まれる。しかし、コミュニティバスの運行など行政や関係者の努力にも関わらず、人口減少や運転手不足等により不採算のバス路線が撤退するなど地域交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、地域の移動手段を確保するための新たな対策が必要となっている。また、成田空港においては、昨年度後半からいわゆる「白タク」が増加していると認識しており、更なる機能強化に伴う利用客の増加等も見込まれている。
- このため、成田空港周辺地域の域内や、同地域と成田空港を結ぶ新たな移動手段としてのライドシェアの活用について、安全性の確保といった課題を解消するとともに、既存の公共交通との適切な役割分担のもと、利用者視点で検討いただきたい。

別紙

- 令和5年11月6日（月）11:00～13:00 第1回地域産業活性化WG（YouTubeライブ配信）

議題 地域の交通に関する現状と課題（ヒアリング）

出席者 平戸市（黒田市長）、行方市（鈴木市長）、京丹後市（中山市長）

Uber Japan 株式会社（山中GM）、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長）

国土交通省、警察庁、デジタル行財政改革会議事務局

- 令和5年11月13日（月）7:30～9:30 第2回地域産業活性化WG（YouTubeライブ配信）

議題1 インバウンド観光客等の増加による現状と課題（ヒアリング）

出席者 京都市（歩くまち京都推進室長）、ニセコプロモーションボード、日本航空、阿部佳氏（Kplus代表/明海大学教授）、観光庁

Uber Japan 株式会社（山中GM）、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長）

議題2 観光地・大都市における交通の現状と課題（ヒアリング）

出席者 福岡市（高島市長）、軽井沢町（土屋町長）、別府市（長野市長）

Uber Japan 株式会社（山中GM）、一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会（川鍋会長）、国土交通省

(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会 2023年12月4日

イコールフットイング(全く同じルール)が達成されるようにタクシー制度の規制緩和がなされることを強く要望いたします。時代に合わせた規制改革を。例えば、地理試験の廃止・二種免許の効率化・法定10日間研修の半減により、入社から初乗務までの日数を25日から8日へ短縮できます。

「ライドシェアありき」でなく「どこでタクシーが足りないのか」客観的データでの議論を強く要望いたします。3類型として、類型1)東京・神奈川・大阪など大都市では「タクシーが極端に足りないとは言えない」状況、類型2)ニセコや白馬などの観光地では「足りないのは繁忙期のピーク時だけ」、類型3)地方や過疎地などでは「足りない状況」が見られます。

タクシー会社は運送の直接の担い手として、事故・犯罪に対し民事・刑事上の最終責任を負っていますが、仲介者に過ぎないプラットフォームに同次元の責任を負わせることはできません。個人事業主のドライバーにその責任を負わせる方式では、利用者に安心安全を担保できません。

雇用が大事。政策が効いてます、タクシー乗務員の賃金は上昇し、人数も増加に転じています。タクシー会社は乗務員を雇用し、最低賃金を補償し、社会保険を払っています。今さら海外の仕組みを真似してワーキングプアを生み出し、乗務員の賃金を破壊する必要はないのです。

規制改革による乗務員勤務までのスケジュールの変化

< 現行 >
25日

月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
1	2	3	4	5	6	7
入社式	研修 (品質)	研修 (違法)	研修 (安全)	研修 (地理)	教習所	公休
8	9	10	11	12	13	14
教習所	教習所	教習所	教習所	教習所	卒検	公休
15	16	17	18	19	20	21
タクシーセンター研修	タクシーセンター研修	タクシーセンター研修	タクシーセンター研修	学科試験 (二種取得)	公休	公休
22	23	24	25	26	27	28
NASVA 銀座研修	同乗指導	現場配属	運転者選任日			

10日間
法定研修
(会社・タク
シーセンター)

最短8日間
二種免許
(教習所)

< 改革後 >
8日

月曜日	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	土曜日	日曜日
1	2	3	4	5	6	7
入社式 研修 (品質等)	教習所	教習所	教習所 卒検	研修 (安全等)	公休	公休
8	9	10	11	12	13	14
タクシーセンター研修	タクセンUD NASVA	同乗指導	運転者 選任日	勤務	公休	公休
15	16	17	18	19	20	21
勤務	勤務	勤務	勤務	勤務	公休	公休
22	23	24	25	26	27	28
勤務	勤務	勤務	勤務			

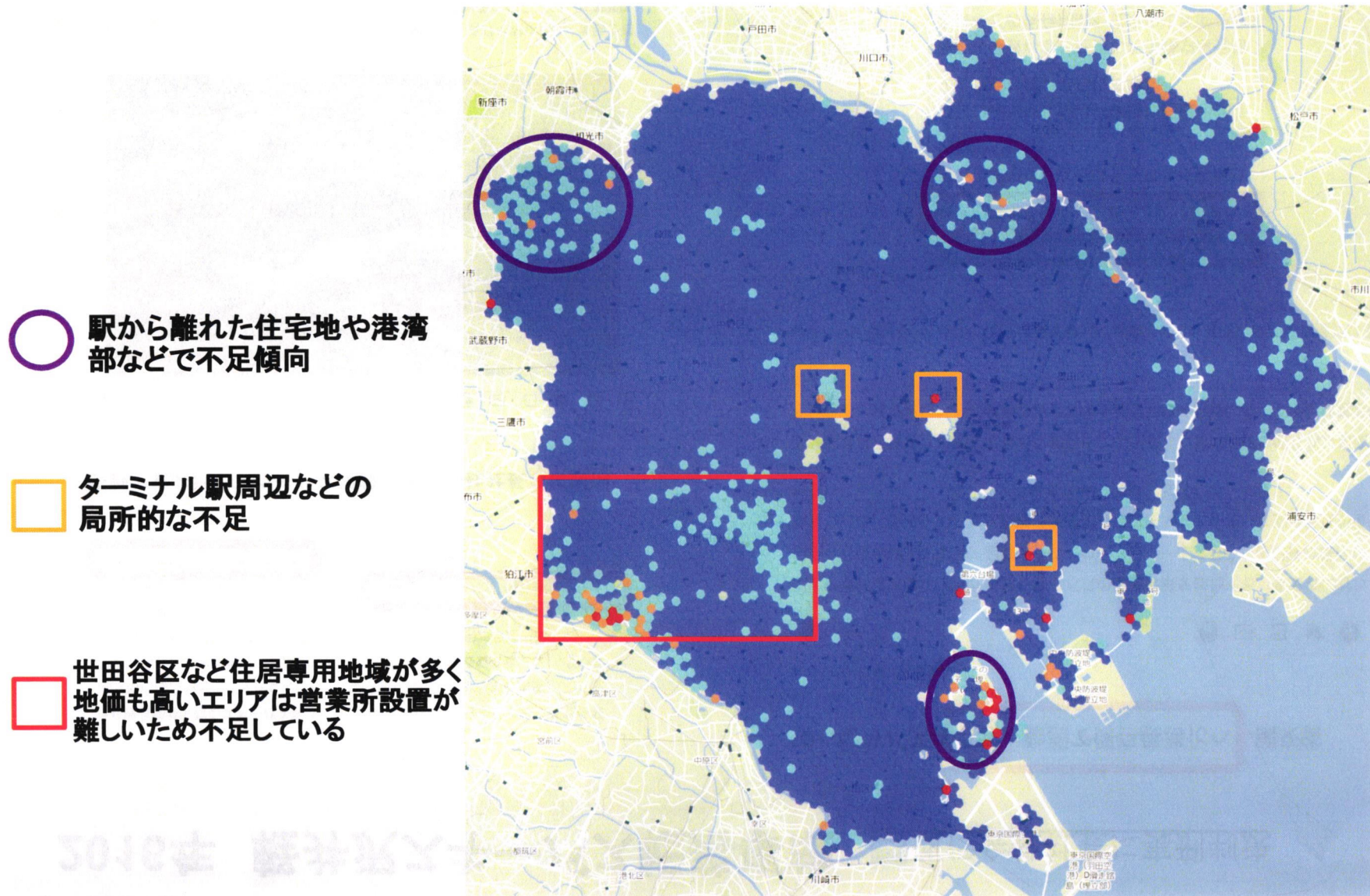
5日間
法定研修
(会社・タク
シーセンター)

最短3日間
二種免許
(教習所)

赤字: 道路運送法に定められた研修 (10日間) 青字: 二種免許取得のための教習所研修 (最低 8日間)

【都市部】タクシーマッチング率ヒートマップ(東京23区10月平均実績)

局所的にはマッチング率が下がる場所はあるながらも、多くの場所では良好な水準



出典: GO株式会社

2016年 軽井沢スキーバス転落事故 → 運行会社社長に実刑判決

▼長野県軽井沢町のスキーバス事故 2016年1月15日午前1時50分ごろ、長野県軽井沢町の国道18号で「イーエスピー」（東京都羽村市）が運行する大型バスが崖下に転落した。大学生13人と運転手2人が死亡、26人が重軽傷を負った。バスは前日夜に東京・原宿を出発し、長野県内のスキー場などに向かう途中だった。国の調査報告書などによると、バスは曲がり角が狭く峠の下り坂を時速約96キロで走行し、カーブを曲がりきれなかった。事故をきっかけに、国は運行会社の事業許可を5年ごとの更新制にするなどの再発防止策を講じた。

長野・軽井沢のスキーバス事故、運行会社社長らに実刑

事件・司法 + フォローする
2023年6月8日 14:17 [2023年6月8日 22:13更新]

保存済み



国道から転落し横転したスキーバス（2016年1月、長野県軽井沢町）=共同

2016年に長野県軽井沢町で起きたスキーバス転落事故で、長野地裁は8日、業務上過失致死傷罪に問われた運行会社「イーエスピー」社長、高橋美作被告（61）に禁錮3年、元運行管理者の荒井強被告（54）に禁錮4年の実刑判決を言い渡した。

乗客が死亡する事故を巡り、現場にいなかった運行会社幹部の刑事責任を認めるのは異例で、判決は事故の重大性を踏まえ組織としての安全対策の不備を厳しく批判した。

貸し切りバスの点呼、動画で保存義務化へ 国交省

社会・産業
2023年7月24日 19:27 [会員限定記事]

保存済み

国土交通省は2024年4月から貸し切りバスの安全対策を強化する。事業者に対し、運転手の点呼の様子を動画で記録することや、アルコール検査の画像記録の保存などを義務づける。事故を起こした業者で点呼記録の改ざんなどずさんな安全管理が後を絶たないことから、デジタル化で点呼の確実な実施と改ざん防止を促す。

国交省は道路運送法に関する省令を10月中にも改正し、全ての貸し切りバス事業者を対象に、点呼をはじめ運転手の安全管理や運行記録の管理に関して新たな対応を求める。

柱の一つが運転手の点呼の実施状況を動画で撮影し、3カ月間の保存を義務づけることだ。

貸し切りバスの新たな安全対策の概要

点呼の様子を動画に記録し3か月間保存

走行距離や速度などはデジタル式の運行記録計で記録

アルコール検知器は実施時の画像を保存する機能が付いたものに限定

運賃・手数料などを記した書類や運行指示書などの保存期間を従来の1年間から3年に拡大

ネット上で公表する事業者の安全対策の対象に運転者への実技指導を追加

(注)一部を除いて2024年4月から施行

図表を保存

待遇・労働環境の改善が進み新卒乗務員も増加中

令和3年度の全国の新卒採用は924名



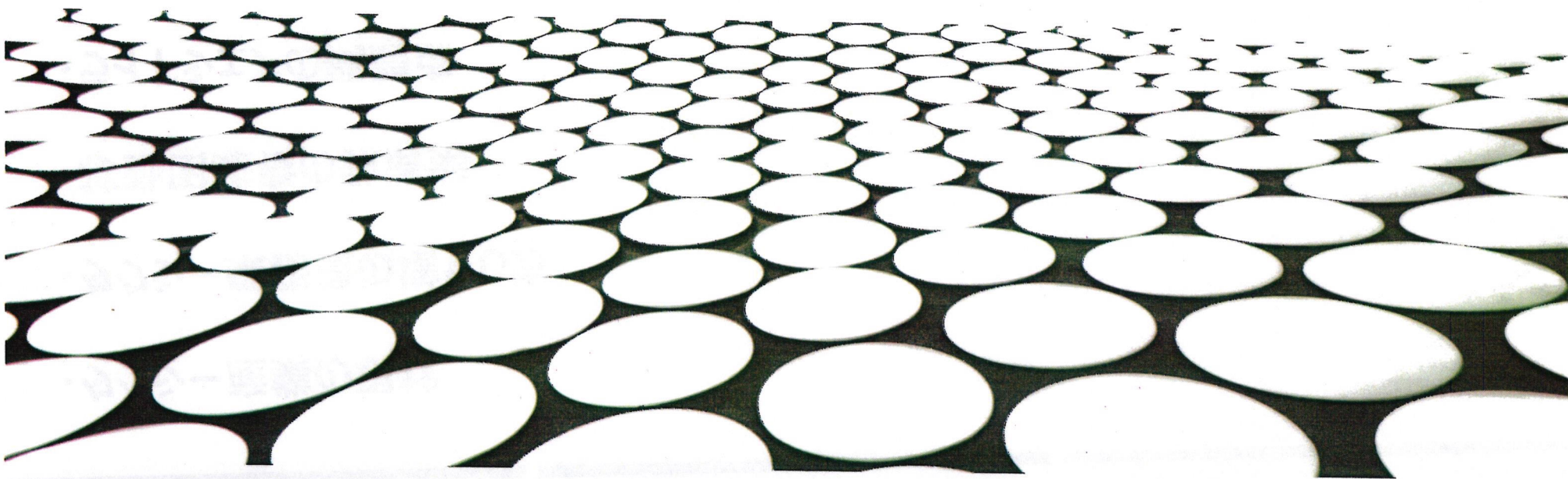
🚗 月間労働時間の推移



資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査(各年6月調査)」(対象規模10人以上)

ライドシェア導入検討に対するタクシー労働者の意見書

ハイタクフォーラム代表幹事：溝上 泰央（全自交労連中央執行委員長）



-
- ・タクシー産業の現状
 - ・タクシー乗務員の増やし方
 - ・移動困難者の救済策
 - ・ライドシェアの問題点
 - ・タクシーの知られざる役割
 - ・結論

タクシー産業の現状

- バブル期には、夜間1時間待ってもタクシーが配車されないといった問題。
- 計画配車（ブルーライン）車両の増車などで対応。
- 2002年の規制緩和で供給過剰状態。都市部でも1時間流してもお客様を乗せられない状況が生まれた。
- タクシーはワーキングプアの象徴とまで言われ、街に溢れる空車タクシーが社会問題に。
- タクシー特措法、並びに改正法の施行で、特定地域・準特定地域が定められ参入規制が行われるが、全産業平均年収の格差は200万円以上。
- 都市部と地方の格差はさらに拡大。
- 新型コロナウイルス感染症の拡大と、長時間労働・低賃金がタクシー労働者の退出を加速させる。
- 国土交通省の真摯な産業現状の把握と対応策によって、全国で運賃改定が行われる。（最大の市場である東京特別区・武三地区では15年振りの改定）
- 運賃改定による増収で徐々に乗務員の増加が見られ、直近では3ヶ月で約1,500名の増員。

タクシー乗務員の増やし方

- 現在、全国の普通・中型2種免許保持者は約77万人(警察庁交通局)
- 19歳から64歳までの保持者で約33万人
- 直近のタクシー乗務員登録者は23万5千人
- まだまだ働ける2種免許保持者は、全国で約9.5万人
- 定期的な運賃改定が実現すれば、賃金・労働条件の向上が見込まれる
- ただし、①都市部②観光地③交通空白地・過疎地④突発的な需要増と分けて考える必要あり

移動困難者の救済策

- 現在の規制改革WGの議論のように全国一律の議論では到底解決見込めないと考える
- 担い手の創出には、やはり①都市部②観光地③交通空白地・過疎地④突発的な需要増と分けて考える必要ある
- 現在でも、タクシー事業者による買い物支援タクシーやデマンド乗合タクシーなどが運行されているが、さらなる自治体とタクシー事業者による活発な議論が望まれる

ライドシェアの問題点

- 最も重要である安全性と持続性に問題があると考える
- タクシーの安全性担保の仕組みである「2種免許」「車両管理」「運行管理」すべて必要なし
- 世界各国で導入後、問題が多発し、既に多くの国（OECD加盟国）で禁止されている
- 導入された多くの国でライドシェアとの不公平競争によりタクシー産業が衰退
- 連合加盟の労働組合の立場から、雇用によらない働き方を増幅することは容認できない
- GXの観点からも、交通渋滞を招く危険性とLPガス車両よりCo2排出量の多いガソリン車の拡大は問題である
- 最大の問題点は、究極のクリームスキミング生む可能性がある
- ライドシェアが拡大している米国の一部や中国では、そもそも日本のような良質なタクシーが存在しない

タクシーの知られざる役割

• 事件や事故の早期解決を目的に、タクシーのドライブレコーダーの映像を警察に提供する協定

- 振り込め詐欺等、特殊詐欺を未然に防いだ実績
- 震災や新型コロナ禍における稼働要請を忠実に実行
(災害時における輸送業務に関する協定)
- コロナ禍における患者並びに濃厚接触者の輸送
- 救急車を使えない妊産婦の輸送
- UD車両の導入で車椅子ごと乗車可能に

結論

- 様々な問題があるライドシェア導入議論よりも早急に出来るタクシー乗務員増加の政策を強く望む。
- 日本が世界に誇る治安維持と世界一のタクシーサービスの崩壊を招く、ライドシェア=白タクの導入に断固反対する。

最後に

- 本日お集まりの議員の皆様が、真剣に「移動困難者」に手を差し伸べる政策を行うのであれば、我々タクシー労働者は最大限の協力を惜しまないことをお約束いたします。