



パブリックコメントに我々の声を！

－ 国交省 タクシー事業者による

一般ドライバーの活用で意見公募実施。－

国交省は2月9日、「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自動車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」の制定案に対する意見公募(パブリックコメント)を実施した。

コロナ禍でタクシー運転者が減少したことにより、その後の需要回復にタクシーの供給が追い付いていない状況があるとして、昨年12月にデジタル行財政改革会議の中間とりまとめにおいて示された、タクシー事業者が運送主体となった地域の自家用車・ドライバーを活用した運送サービスを供給する制度の創設に国交省が検討に入った。

制度の概要では、自家用車による有償運送の例外規定を定めた道路運送法第78条第3号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」に一般ドライバーによる有償運送を許可していく予定との事だ。

我々タクシー業界は、これまでも地域公共交通の一翼を担い続け、単なる移動手段としてではなく、安全性を第一に考え利用者を守るための様々な取組みにより、安心と信頼を得てきた。

供給力の回復が命題であることは理解できるが、利用者の安全や運転者たちのこれまでの尽力が蔑ろにされるような、新制度の内容にならないためにも全自交の各加盟組織における、積極的なパブリックコメントへの参画を呼び掛ける。

近日中に発信予定の全自交本部意見を参考にされたい。

**「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための
地域の自家用車・ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」
に係るパブリックコメントの実施について**

コロナ禍（令和元年度～令和4年度）においては、外出が控えられたこと等により、タクシー需要が大幅に減少するとともに、全国のタクシー運転者数も約5万人（タクシー運転者数の約17%）が減少しました。

他方、社会・経済活動は徐々に回復し、タクシー需要の減少傾向は、令和2年度には底を打ち、コロナ禍前の水準に戻りつつありますが、タクシー運転者の減少傾向が回復に転じたのは令和5年度であり、回復のスピードに差異があったことから、現在、地域・時期・時間帯によってはタクシーが捕まりづらいなど、需要に供給が追いつかなくなる状況が発生しています。

このような中、令和5年10月より、デジタル行財政改革会議において、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、タクシードライバー（第二種免許を保有する運転者）によるタクシー車両での有償運送に加えて、一般ドライバー（第一種免許を保有する運転者）による自家用自動車での有償運送を可能とする方策について、安全・安心の確保を前提に検討が行われました。

その結果、「デジタル行財政改革会議 中間とりまとめ」（令和5年12月20日デジタル行財政改革会議決定）において、タクシー事業者が運送主体となって、地域の自家用車・ドライバーを活用し、タクシーが不足する分の運送サービスを提供すること（道路運送法第78条第3号に基づく制度の創設）が決定されました。

この新たな制度案では、安全・安心を確保する観点から、旅客運送分野において事故防止対策のノウハウを有するタクシー会社が、一般ドライバーの教育、運行管理や自家用自動車の車両の整備管理を行うとともに、運送責任を負うこととなります。

今後、タクシーが不足する地域・時期・時間帯におけるタクシー不足状態を、道路運送法第78条第3号の「公共の福祉のためやむを得ない場合」として、地域の自家用車や一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供すること（以下「自家用車活用事業」という。）を可能とする許可を行っていく予定です。その許可に当たっての基準や取扱いについて、「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」として定めることを検討しており、今般、下記のとおり、パブリックコメントを開始いたします。

本案はあくまでもたたき台であり、広く国民の皆さまの意見・情報を募集したうえで、その内容を決定してまいります。

記

1. 制度の概要

(1) 許可基準

- ・対象地域、時期及び時間帯並びに車両数
 - タクシーが不足する地域、時期及び時間帯並びにそれぞれの不足車両数を、国土交通省が配車アプリ等のデータに基づき指定していること。
- ・資格要件
 - 一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けていること。
- ・管理運営体制
 - 運行管理、車両の整備管理や研修・教育を実施する体制が整えられていること。
 - 安全上支障のないよう、勤務時間を把握すること。
- ・損害賠償能力
 - タクシー事業者が対人 8,000 万円以上及び対物 200 万円以上の任意保険に加入していること。

(2) 許可に付する条件

- ・使用する自家用自動車について
 - タクシー事業者ごとに使用可能な車両数は、地方運輸局長等が通知する範囲内であること。通知する車両数は、許可地域ごとに 1.(1)の車両数の範囲内であり、かつ、事業者ごとに当該地域に配置している事業用自動車の車両数の範囲内とする。
 - 自家用車活用事業であることを外部に表示すること。
- ・ドライバーについて
 - タクシー事業者は、ドライバーに対して事前の研修（大臣認定講習を含む。）及び教育を受けさせること。
 - タクシー事業者は、ドライバーに対して運転者証明を携行させること。
- ・運送形態・方法について
 - 利用者とタクシー事業者間で運送契約が締結され、タクシー事業者が運送責任を負うこと。
 - 運送引受け時に発着地が確定していること。
 - 自家用車が配車されることについて、利用者の事前の承諾を得ていること。
 - 運賃は事前確定運賃により決定し、支払い方法は、原則キャッシュレスであること。
 - 発着地いずれかがタクシー事業者の営業区域内に存すること。

(3) 許可期間

許可期間は 2 年とする。

2. 今後のスケジュール（予定）

公布・施行： 令和 6 年 3 月

「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」に係る意見の募集について

令和6年2月国土交通省物流・自動車局

国土交通省では、別紙案のとおり通達の発出を検討しています。つきましては、下記要領のとおり、広く国民の皆様からご意見を賜るべく、本件に対する意見を下記のとおり募集いたします。皆様から頂いたご意見につきましては、担当部局において検討し、本件に反映させることも検討させていただきます。

《意見公募要領》

1. 意見募集の対象

「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」の制定案

2. 意見募集期間

令和6年2月9日（金）～ 令和6年3月9日（土）

3. 意見送付方法

次のいずれかの方法で送付してください。なお、電話によるご意見の受付は対応しかねますので、あらかじめご了承ください。

- (1) 電子メールの場合（テキスト形式で氏名、住所、所属、電話番号、電子メールアドレス、ご意見（対象部分、ご意見、理由）を記載の上） 電子メールアドレス hqt-ryokakuka_pc@gxb.mlit.go.jp 国土交通省物流・自動車局旅客課 宛
※ 件名には「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」と明記して下さい。
- (2) インターネット（電子政府の総合窓口（e-Gov）意見提出フォーム）
- (3) FAXの場合（別添の意見提出用紙にご記入の上） 国土交通省物流・自動車局旅客課 宛
FAX：03-5253-1636
- (4) 郵送の場合（別添の意見提出用紙にご記入の上）
宛 先：国土交通省物流・自動車局旅客課 宛
〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3
※ 封筒の裏面等に「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」と明記して下さい。

4. ご意見の取扱い等

皆様から頂いたご意見につきましては、担当部局において検討し、本件に反映させることがあります。ご意見に対して個別の回答はいたしかねますので、その旨ご了承ください。また、頂いたご意見は、住所、電話番号、電子メールアドレスを除き公開される可能性があることをあらかじめご承知おき下さい。（匿名を希望する場合は、意見提出時にその旨お書き添え願います。）

2024年2月吉日

全自交労連

各地連本 執行委員長 殿

全自交労連本部

「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自動車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱い」の制定案に対する意見公募(パブリックコメント)への対応について

道路運送法第78条第3号の規定に基づく制度の創設であることを鑑み、全自交労連として各地域特有の実情を考慮しつつ、以下のポイントに重点をおき全自交の各加盟組織へ今回の意見公募への積極的な取組みを要請致します。

意見公募(パブリックコメント)へ対応する際に考慮するポイント

・道路運送法第78条第3号を根拠とした自家用車による有償運送は、本来、災害などの緊急時を想定し、公共の福祉のためにやむを得ないケースにおいて例外的に自家用車による有償運送が認められるものであることから、いわゆる「タクシー不足」と言われる状況が解消し次第、早急に当該制度が終了される仕組みであることが必要。

・道路運送法第78条3号に基づく、タクシー会社が管理する自家用車有償輸送旅客運送について、ドライバーとの請負契約を認めるべきとの主張もあるようだが、日本の法人タクシーの安全性と高い接客水準は、これまで雇用関係を前提とした運行管理や教育によって支えられてきた事実や、海外においてライドシェアドライバーの貧困や無権利労働、搾取の実態が社会問題化している事実を踏まえ、雇用関係は絶対に欠かせない条件である。

今般の制度に基づき輸送に従事するドライバーについて、厚生労働省・国土交通省が「実態として指揮監督下であり、労働者性を有する」と判断しているとしても、通達に「雇用契約に限る」と明記されない限り、ドライバーとの請負契約を導入する事業者が出現することが危惧される。そのような事態が生じた場合、労働委員会や司法の判断をおおぐ必要が生じるため、是正に多大な労力と時間を要することが懸念されるため、通達に「雇用契約に限る」旨を明記すべきである。

・道路運送法第 78 条3号での運行に際し、運行管理・車両管理のノウハウを持たない企業が、形式的にタクシー会社としての許可を取得し、参入する事態を防ぐ措置が利用者の安全を担保する面からも必要である。

ましてや、タクシー事業者以外の者の参入を認めることなどあってはならない。

・いわゆる「タクシー不足」と言われる状況について、アプリ供給会社が提出する情報により判断されるとの事だが、流し営業やタクシー乗場からの乗車も考慮し、その判断には明確な合理性が伴われていなければならない。

・現在のハイタク業界が抱える諸問題については、タクシー運転者数の回復により解決・改善されるものが多いと考えられる。施策として真に必要なことはタクシー運転者増加のための更なる支援策の拡充と、コロナ後も赤字経営に苦しむハイタク事業者への経営支援である。

・本制度に従事するドライバーに対し、継続して勤務する場合には二種免許を取得し、正規のタクシー乗務員として勤務することを後押しすべきである。正規のタクシー乗務員が増加すれば、「公共の福祉」を妨げる移動の足の不足は解消されるためである。

・本制度に基づき、旅客輸送に従事するドライバーが、流しや付け待ちなどで利用者を乗車させることがないよう予防措置を徹底されたい。

・本制度を 2 年の更新制することに賛同する。その上で、監査体制を拡充し、法令遵守状況を厳格に審査し、不適正な実態が確認された事業者に対しては、許可の取り消しや更新しない等の厳格な措置を取られたい。