

「ライドシェア」サービスの一部解禁 ～タクシー不足を補う新たな運送サービス～

昨年12月、政府の「デジタル行財政改革会議」の中間とりまとめに、2024年4月からの「ライドシェア」サービスの一部解禁が盛り込まれました。

インバウンドや変動する需要に対応する仕組みの創設

「ライドシェア」とは、一般ドライバーが自家用車を使って他人を有償で運送するサービスのことで、「道路運送法」により原則禁止されています。ただし、「自家用有償旅客運送制度」により、過疎地などバスやタクシーの事業が成り立たない交通空白地での運行は可能となっています(図表1)。

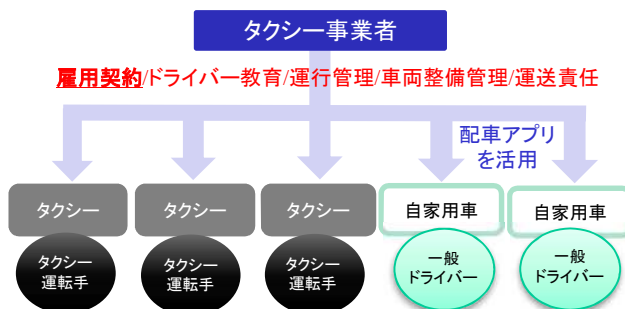
今回の一部解禁は、この制度の拡充に加えて、タクシー不足が深刻な都市部や観光地等において、急増するインバウンドや季節・時間帯で変動する需要に的確に対応する仕組みを新たに整備するもので、タクシー事業者の運行管理の下、地域・時期・時間帯を特定して「ライドシェア」を活用するものです(図表2)。

図表1 自家用有償旅客運送制度の主な拡充内容

	現状	拡充内容
目的	バス・タクシー事業が成り立たない場合の運送手段の確保	
適用対象	交通空白地	・ <u>夜間のみ</u> の交通空白地を追加
運行主体	自治体、NPO法人、社会福祉法人等	・ <u>株式会社を追加</u> (ドライバーを抱える地元企業を想定) ・観光地で宿泊施設と共同での車両活用を促進

(資料)内閣官房「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」等より当部作成

図表2 タクシー事業者管理下でのライドシェアの仕組み



(資料)国土交通省資料より当部作成

課題は安全確保や一般ドライバーの採用

今春からの解禁は、安全性の確保を最重視する中で、雇用契約の締結を基本に、運送責任はタクシー事業者が負うこととしています。

しかし、経営状況に余裕のない中小零細のタクシー事業者にとって、一般ドライバーの教育や車両整備管理などを含めて実施することはハードルが高く、副業が一般的ではない日本では、実際には働き手の確保は難しい、などの見方もあります(図表3)。

政府は今年6月に向けて、既存のタクシー事業者以外の参入や雇用契約に限らない様々な働き方について議論を進めるとしていますが、安全面を大前提に、利用者、業界の課題解決にとって実効性の高い形で規制緩和が進むことが期待されます。

図表3 ライドシェア導入に向けた課題

	課題
国	・タクシー事業者以外の新規参入の検討 ・雇用契約に限らない様々な働き方の検討(労働条件など担い手確保に必要な要素を考慮)
タクシー事業者	・安全性の担保(ドライバー教育、運送責任等) ・車両整備管理(自家用車へのドライブレコーダーや衝突被害軽減ブレーキの設置) ・一般ドライバーの募集や採用方法 ・一般ドライバーの雇用管理(長時間労働防止等) ・配車/乗車予約システムの構築
一般ドライバー	・深夜時間などニーズにあわせた労働

(資料)各種資料より当部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：松本 (TEL082-247-4958) までお願いします。