

2023.10.19

第11回副首都推進本部（大阪府市）会議

資料 2

「ライドシェア」について

大阪府 企画室

目次

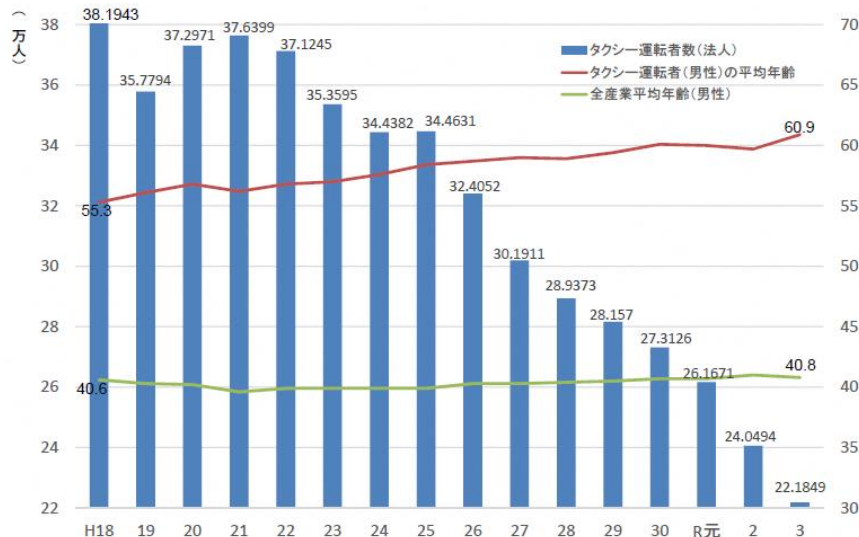
1． タクシー業界と大阪を取り巻く状況	 2
2． 現行制度の概要・比較	 3
(参考資料)	 5

1. タクシー業界と大阪を取り巻く状況

- 全国におけるタクシー運転者数は大幅な減少が続いており、15年間で約40%減少。平均年齢も全産業平均に比べ上昇傾向にある
- 大阪府においても、運転者証交付数は減少傾向であり、18年間で約40%減少。平均年齢も上昇傾向にある

【全国】

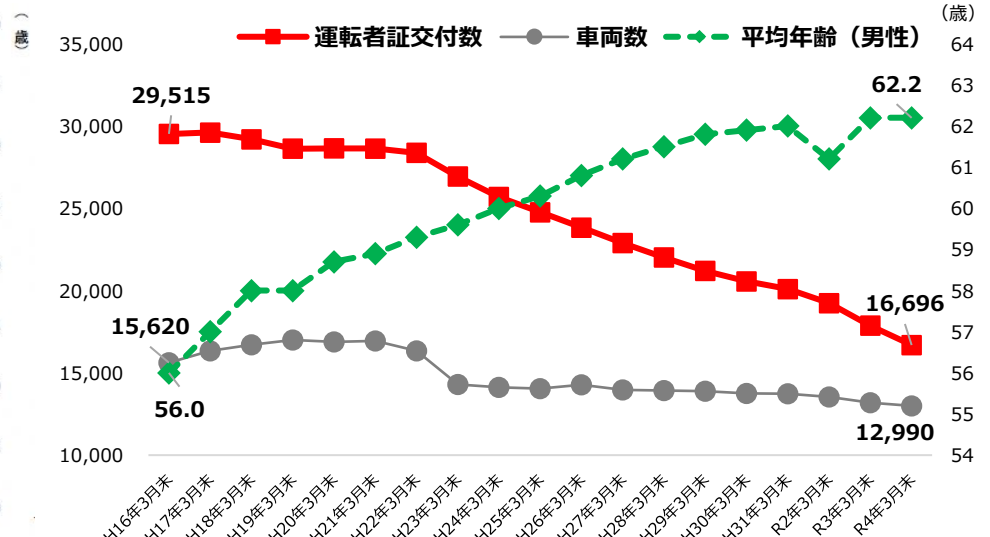
～タクシー運転者数・年齢構成～



出典：2023年2月20日「ラストワンマイル・モビリティ/自動車D・X・G・Xに関する検討会」国土交通省資料

【大阪府】

～大阪地域の法人タクシー運転者証の交付を受けた者の数・平均年齢（男性運転者）、車両数～



※大阪地域：大阪市区交通圏、北摂交通圏、泉州交通圏の一部地域
車両数は、大阪市区交通圏、北摂交通圏のタクシーの車両のみ

資料：公益財団法人 大阪タクシーセンター調べ

<タクシー業界の課題>

- タクシー業界における人手不足と高齢化を一朝一夕で解決することは困難



<大阪の特殊事情>

- 2025年の万博開催時には、国内外から約2,800万人の方々が来場する見込み
- さらに、万博のみならず、観光やビジネス目的で大阪を訪れる方々も多くいる（参考：2019年来阪外国人旅行者数約1,230万人）

2. 現行制度の概要・比較

法：道路運送法 規則：道路運送法施行規則 特区法：国家戦略特別区域法

	【1】自家用有償旅客運送 (法第78条第2号)	【2】国家戦略特区制度 (特区法第16条の2の2)	【3】「公共の福祉」による運送 (法第78条第3号)
目的等	地域住民に対する 過疎地域での輸送又は福祉輸送 以下の2類型を定義 ✓ 交通空白地有償運送 ✓ 福祉有償運送	外国人観光客の輸送等 ただし、既存のバス・タクシー事業者等による運送が困難なものに限る	「公共の福祉」の確保 ただし、地域又は期間を限定し、国交大臣の許可が必要
実施主体	市町村、特定非営利活動法人 等	同左	規定なし
運送対象	地域住民 等	訪日外国人などの観光客	規定なし
運行区域	交通空白地 等	同左	地域（又は期間）を限定
対 価	実費の範囲内（タクシーの1/2が目安）	同左	規定なし
実施手続	① 地域公共交通会議等における地域関係者※の協議（法令必置） ※市町村、運送事業者、地域住民 等 ② 登録申請	① 国家戦略特別区域会議による計画策定 ・特区大臣、自治体の長、事業実施予定者（NPO等）などが参画 ・市町村、事業実施予定者が運送事業者と別途協議を実施 ② 国交大臣の同意 ③ 内閣総理大臣による認定 ④ 登録申請	国交大臣へ許可申請 （申請内容） ・氏名、住所 ・運送需要者 ・運送する人の数、物の種類・数量 ・運送期間、区域 ・有償運送を必要とする理由 など ※その他の詳細な手続き規定なし
活用例※	（交通空白地有償運送） ○ 能勢町「ふれあい号」 等 （福祉有償運送） ○ 三重県松阪市、滋賀県蒲生郡竜王町、鳥取県米子市 等	○ 兵庫県養父市「やぶくる」	○ スクールバス ○ 訪問介護員等による有償運送 ○ 繁忙期（年末年始等）における貨物運送 ○ コロナ緊急事態宣言期間中のタクシーによる貨物輸送 等 （詳細 P 7 参考資料参照）

※【1】【2】の事例は、国交省HP「自家用有償旅客運送事例集」（令和2年3月時点）等を基に府作成（記載は実施地域）

	【１】自家用有償旅客運送 (法第78条第２号)	【２】国家戦略特区制度 (特区法第16条の２の２)	【３】「公共の福祉」による運送 (法第78条第３号)
課 題	○「交通空白地」が対象であり、都市部は対象外 ○市町村や非営利団体等以外は運送主体になれない (新規事業者の参入不可) ○実費以上の請求ができない ○地域公共交通会議等における関係者協議で、エリア、対価等を決定  法令の改正が必要	○同左 ○同左 ○同左 ○国家戦略特別区域会議で、エリア、対価等を決定 ○特区内での区域計画の策定は、「一の市町村の区域内」に限定  法令の改正が必要	○同規定の適用は、個別事例で認められており、「公共の福祉」の一般的な解釈は国から示されていない  国との調整が必要

<参考> 諸外国の導入状況

平成28年12月15日 未来投資会議 構造改革徹底推進会合
「第4次産業革命（Society5.0）・イノベーション」会合資料

5

国名 人口(万人)/GDP(百万US\$)	規制の内容	利用可能地域	備考
アメリカ 人口:32,142 GDP:17,946,996	- シェア事業者:保険加入等、一定の条件による許可制であるが、条件は自治体によって異なる。 - ドライバー:運転経験等、一定の条件があるが、条件は自治体によって異なる	カリフォルニア州をはじめとする複数の州	カリフォルニア州においては、13年9月にUber等の自家用車ライドシェアのマッチングを行う事業者に許可制を導入。他の州においても制度化が進められている。シェア事業者については、保険加入、運転者の身元調査、車両の検査等が義務づけられており、ドライバーは、カリフォルニア州の運転免許の保有、1年以上の運転経験、保険加入等が条件となっている。 各自治体ごとの具体的な規制内容については不明。
イギリス 人口:6,514 GDP:2,848,755	禁止	なし	ロンドン交通局は、16年6月からプライベートハイヤーをマッチングする企業に対する規制を施行。これに基づき、ロンドン交通局の認可を受けたプライベートハイヤー（流し営業は不可）については利用可能。ロンドン以外の状況については不明。
フランス 人口:6,681 GDP:2,421,682	禁止	なし	パリでは、法律に基づきVTC（運転手付き観光車両）の免許を有する運転者を用いたサービスが提供されているが、許可を受けていない自家用車ライドシェアは違法とされている。フランス憲法裁判所は、15年9月、自家用車ライドシェアを禁じる法律を違憲とするUberの訴えを棄却した。15年7月にはUber社の幹部2人が逮捕・起訴された。パリ以外の状況については不明。
ドイツ 人口:8,141 GDP:3,355,772	禁止	なし	15年1月、連邦憲法裁判所は、自家用車ライドシェアの禁止処分を違法とするUberの訴えを却下。15年3月、フランクフルト州裁判所はUberの自家用車ライドシェアサービスを違法と判決、ドイツ全土に適用された。
中国 人口:137,122 GDP:10,866,444	- シェア事業者:企業法人資格の保有等、一定の条件による許可制。作業時間やサービス頻度等の特徴に応じて、運転者と労働契約の締結義務。運送請負人としての責任を負う。 - ドライバー:運転歴等、一定の条件による許可制。	制度的には全国で可能であるが、実際にサービスが提供されている地域は不明	16年7月に「オンライン予約タクシー経営サービス管理暫定弁法」が公布され、ライドシェアのマッチング事業の経営を許可制とする法令を整備（16年11月施行）。シェア事業者は、企業法人資格、情報処理能力やサービス能力の保有、健全な経営管理、安全生産管理制度の整備等が条件となっており、ドライバーは、3年以上の運転歴、事故や犯歴がないこと、車両へのGPS搭載等が条件となっている。
韓国 人口:5,062 GDP:1,377,873	禁止	なし	旅客自動車運送事業法により、タクシーの営業資格を持たない一般人が運転するライドシェアは違法とされており、国土交通部がソウル市に対し、UberXを旅客自動車運送事業法違反で取締るよう指示。ソウル市警察は、UberKoreaの支社長、同社に協力するレンタカー業者らを同法違反で起訴。UberXは15年3月に撤退。
シンガポール 人口:554 GDP:292,739	禁止	なし	第三者タクシー予約サービス提供者法により、配車ができるのはタクシーの営業資格を持った運転手と車両のみとなっている。シェア事業者は、陸上交通局への20以上の車両登録が義務づけられているほか、運賃体系等について規定されている。なお、陸上交通庁は、17年上半年期までに、自家用車ライドシェアについて専用運転免許を設ける等の規制改正を行うことを発表。
日本 人口:12,696 GDP:4,123,258	禁止	なし	自家用車の運転者個人が運送主体となり、有償で運送する形態は認められていない。市町村又はNPO等が運送主体となり、交通空白地等において、道路運送法に基づき運輸支局へ登録を受けて行う「自家用有償旅客運送」によるサービスについては認められている。 また、16年5月の国家戦略特区法改正により、総理大臣の認定を受けた特区において、主として観光客を運送するための「自家用有償観光旅客等運送事業」を創設。なお、従来必要とされていた運営協議会等における既存事業者等の合意に代えて、市町村、事業実施予定者、運送事業者により事前に相互の連携（持続可能な地域公共交通網の形成、輸送の安全、旅客の利便）について協議を行うこととしている。 いずれも、実施主体は市町村又はNPO等に限られており、ドライバーは、第二種運転免許か、第一種運転免許に加えて大臣認定講習の修了が条件となっている。

<参考> 国・地方の動き

◆ 国の動き

◇ デジタル行財政改革会議※において教育・介護分野等とあわせ自家用車活用についての議論がスタート

※デジタルを最大限に活用して公共サービス等の維持・強化と地域経済の活性化を図り、社会変革を実現することを目的に設置
令和5年10月11日に第1回を開催（議長：内閣総理大臣 副議長：デジタル行財政改革担当大臣、内閣官房長官）

【検討の方向性】 ※交通分野のみ抜粋

分野	デジタルにより解決すべき課題（例）	検討の方向性（例）
交通	・地域交通の担い手不足 ・移動の足が不足 ・自動運転・ドローンの活用の遅れ	タクシー・バス等のドライバーの確保、 不便の解消に向けた地域の自家用車・ドライバーの活用 、自動運転・ドローン配送の事業化（インフラ整備・手続簡素化等）、移動関係の需給の可視化基盤 等

【スケジュール】

令和5年11月中目途	第2回開催
12月	中間報告 →当初予算への反映
令和6年6月めど	デジタル行財政改革に関する取りまとめ

◇ 規制改革推進会議においても、タクシー・バスの運転手確保、移動の円滑化を今後の検討課題（案）として設定（今後、WGで議論が進められ、必要に応じ中間とりまとめの公表、令和6年夏を目途に答申をとりまとめる予定）

◆ 地方の動き（神奈川県）

「神奈川県版ライドシェア検討会議」において検討をスタート（第1回会議：令和5年10月20日）

【神奈川県版ライドシェア（案）のポイント】 ※実施に当たっては、自家用有償旅客運送や国家戦略特区制度の活用を検討

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| ○ <u>タクシー会社による運行管理</u> | ○ 使用車両 |
| ○ <u>時間帯・地域限定</u> （夜間の時間帯等、三浦市域で実施予定） | ・ <u>タクシー会社が車両を認定し、安全管理を実施</u> |
| ○ 一般ドライバー | ・ <u>ドライブレコーダーや配車アプリ、任意保険等を実装</u> |
| ・ <u>タクシー会社が面接の上、登録・研修</u> | |
| ・利用者による <u>評価制度</u> | |

※その他、福岡市においても、国に特区設置を要請する方向で調整中

旅 客

<スクールバス> (平成9年6月通知)

【公共の福祉の視点】

幼稚園～中学校等の児童の通学手段の確保

【許可の対象】

幼稚園～中学校等の学校

【許可の要件】

車 両：幼稚園等が自ら保有する自家用車

対 価：燃料費及び運行に係る人件費の相当額程度

運転者：規定なし

【期間・区域】

期間なし、区域は通学等の範囲

【その他の要件】

運行管理者の選任、整備管理者の選任等による安全確保

<訪問介護員等による有償運送> (平成16年3月通知)

【公共の福祉の視点】

訪問介護サービスと一体となった、要介護者の運送

【許可の対象】

タクシー事業の許可を有する、訪問介護事業者

【許可の要件】

車 両：訪問介護員等が使用権限を有する、定員11人未満の自動車

対 価：事業者が認可を受けた介護運賃

運転者：訪問介護員等の資格 +
2種免許 or 1種免許 + 大臣認定講習

【期間・区域】

期間なし、区域は都道府県単位

【その他】

運行管理者体制等の適切な措置

訪問介護サービスと連続した、または一体として行う運送であること

貨 物

<繁忙期（年末年始等）における貨物運送> (平成15年2月通知)

【公共の福祉の視点】

繁忙期における利用者ニーズに対応した貨物輸送力の確保

【許可の対象】

貨物運送事業者

【許可の要件】

車 両：事業所に配置している事業用自動車と同数までの自家用自動車

【期間・区域】

繁忙期・1両あたり年間90日まで

ラストワンマイル（営業所から近距離の居住等への配送）

<コロナ緊急事態宣言期間中のタクシーによる貨物輸送> (令和2年4月通知)

【公共の福祉の視点】

店内での飲食の提供を自粛している飲食店からの、飲食料の配送
ニーズへの対応

【許可の対象】

タクシー事業者

【許可の要件】

従業員の雇用の維持に努力していること 等

【期間・区域】

R2.4.21（全都道府県で緊急事態宣言の発令中）～R2.9.30
緊急事態宣言が発令されている地域で、タクシー事業者の営業
区域内

<参考> 議会でのやりとり(令和5年10月17日総務常任委員会知事答弁)

Q：万博を控える大阪でこそライドシェアという新たな取組みに先鞭をつけるべきだ考えるが、知事の考えを伺う。

(A：知事)

- 昨今のタクシー不足は全国的な課題となっているが、タクシー業界の高齢化、人手不足は一朝一夕に解決できるものではなく、新たな交通手段としてのライドシェアを実現することは極めて必要。
- とりわけ、1年半後には大阪・関西万博が行われ、国内外から2800万人もの方々が万博会場に訪れる。万博会場に訪れる方だけではなく、観光、買い物、ビジネスマンも多くいるのが大阪。交通需要が非常に高まる。
- 万博に限定して、その前の半年も入れて一年、万博の期間に限定したライドシェアを実現すべき。その取組みをスタートさせていく。このため、有識者等にもご意見をいただく検討の場を来月に立ち上げ、議論を進めていく。

Q：万博までという短期間でライドシェアを実現させるためには、しっかりとした推進体制が必要と思うが知事の考えを伺う。

(A：知事)

- ライドシェアの導入に向けては、最終的には国の許可が必要。国をはじめとした関係機関と調整しながら、道路運送法や道路交通法といった現行法との整理、安全安心の確保の方法、利用者の保護に向けた仕組みづくりについて、案を作っていく。
- 私のもとに関係部局からなるプロジェクトチームを早期に立ち上げ、11月にはキックオフをしたい。ライドシェアの賛成派、反対派、有識者のご意見もお聞きしたうえで、様々な課題を整理する案を作って、国に提案していく。
- 万博期間中といっても準備等が必要になるので、万博の半年前くらいから万博期間中までの1年間、タクシーに加えて、新たな移動手段としてのライドシェアを実現させたい。万博期間中に行うものはステップ1として、改善すべき点があれば改善して、ステップ2として恒常的な制度を国全体でやっていけば良い。