

シェアリングエコノミーとライドシェアについて

国土交通省 自動車局

平成29年2月

- 平成27年10月の国家戦略特区諮問会議において、安倍総理より「過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する。」との発言。これを受け、平成28年6月、国家戦略特区法の改正。
- 新経済連盟が、平成27年10月に「シェアリングエコノミー活性化に必要な法的措置に係る具体的提案」を公表し、平成28年11月に「ライドシェア実現に向けて」を公表。
- 平成28年7月より、内閣官房IT総合戦略室が事務局となり、シェアリングエコノミー検討会議を開催。同年11月、中間報告書を取りまとめ。
- 平成28年9月、未来投資会議が設置。同会議やその下に設置された主要分野別の構造改革徹底推進会合において、ライドシェア等の議論あり。

【安倍総理発言(抄)】

(平成27年10月20日 第16回国家戦略特区諮問会議)

「日本を訪れる外国の方々の滞在経験を、より便利で快適なものとしていかなければなりません。このため、旅館でなくても短期に宿泊できる住居を広げていく。過疎地等での観光客の交通手段として、自家用自動車の活用を拡大する。」

一部改正法案閣議決定

平成28年3月11日

一部改正法公布

平成28年6月3日

一部改正法施行日

平成28年9月1日

	自家用有償運送 (道路運送法)	自家用自動車の活用拡大 (国家戦略特区法)	タクシー事業 (道路運送法)
事業内容	自家用自動車による旅客運送 (登録制)	同左	事業用自動車による旅客運送 (許可制)
主な運送対象	地域住民	訪日外国人をはじめとする観光客	全ての旅客
運送主体	市町村、非営利団体	同左	運送事業者
安全要件	○運転者 : 第二種運転免許又は大臣認定講習等 ○車両 : 車検期間は2年(初回は3年) ○運行管理 : 責任者の選任	同左	○運転者 : 第二種運転免許 ○車両 : 車検期間は1年 ○運行管理 : 国家資格 ○役員 : 法令試験
実施手続	○地域関係者による合意 ・市町村、運送事業者又は運送事業者団体、地域住民等(地域公共交通会議又は運営協議会)	○国家戦略特別区域会議による計画策定 ・国家戦略特区担当大臣、地方公共団体の長、事業実施予定者等 ・計画策定にあたり市町村、事業実施予定者、運送事業者が別途事前協議 ○国土交通大臣の同意 ○内閣総理大臣による認定	

自家用有償旅客運送制度(平成18年創設)

概要

- 過疎地域での輸送や福祉輸送といった、地域住民の生活維持に必要な輸送について、それらがバス・タクシー事業によっては提供されない場合に、例外的に市町村やNPO法人等が自家用車を用いて有償で運送できることとする制度。
- 平成27年4月より、事務権限(登録、指導・監督)の市町村長等への移譲(手挙げ方式)を開始。

種別

市町村が実施する場合



市町村運営有償運送(交通空白) 433団体

NPO等が実施する場合



公共交通空白地有償運送 99団体



(参考)上記のほか、市町村運営有償運送(福祉)(117団体)及び福祉有償運送(2458団体)がある。

登録等

- 【登録要件】
- ①運行管理体制、運転者、整備管理体制、事故発生時の連絡体制等、必要な安全体制を確保していること。
 - ②バス、タクシーによることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な輸送を確保するため必要であることにつき、地域の関係者(地方運輸局又は運輸支局、地域住民、NPO等、バス・タクシー事業者及びその組織する団体、運転者の組織する労働組合)が合意していること。
- 【有効期間】 2年(重大事故を起こしていない場合等は3年)
- 【指導・監督】 上記①について、必要に応じ、監査等を実施。さらに是正命令や登録取消等の処分を実施。

○平成28年3月10日 参・国土交通委員会

[石井国土交通大臣]

一部民間の方が御提案をされているライドシェアにつきましては、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態を前提としております。事故の未然防止という面では、運行や車両整備等の管理者が置かれない、事故時の賠償という面では責任はドライバー個人が全て負うというものでございまして、これにつきましては、安全の確保、利用者の保護等の観点から問題があり、極めて慎重な検討が必要と考えているところでございます。

○平成28年3月17日 衆・地方創生特別委員会

[石破内閣府特命担当大臣(地方創生)]

今回のものは、バス、タクシー事業者によることが困難である場合に、市町村など非営利の主体に限って実施をするものでありますし、安全規制を緩めることは全くございません。ライドシェアというものの等の関連性も、この特区においては全くないものでございます。

○平成28年3月23日 参・国土交通委員会

[石井国土交通大臣]

今回、国家戦略特区法の改正で盛り込んだものにつきましては、いわゆるタクシー、バス等の運行が困難である、そういった過疎地域等において外国人旅行客等を輸送するために、従来ございます自家用有償旅客運送制度、これを活用して、これを拡大して行うというものでございまして、いわゆる御指摘のライドシェアとは全く異なるものであるというふうに考えております。

衆議院（平成28年4月26日）

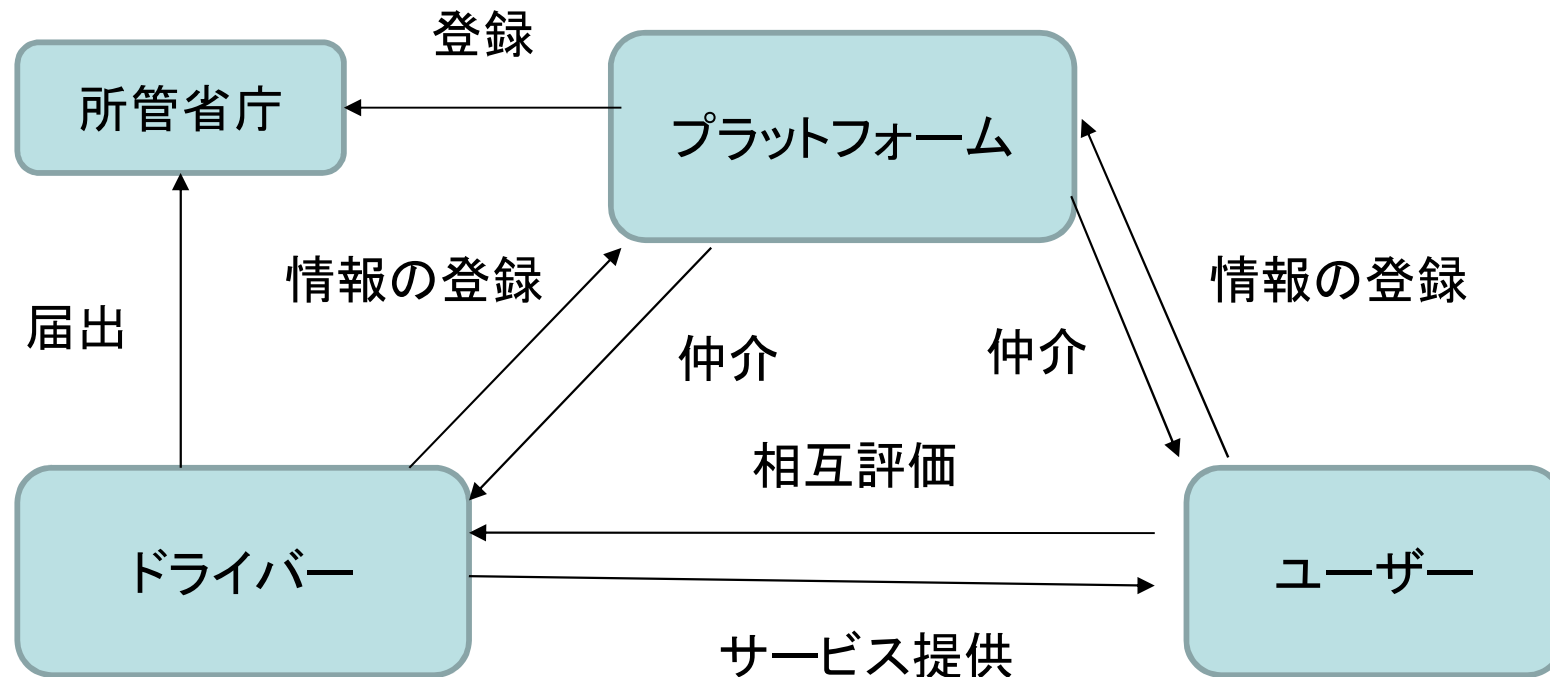
- 1～3. (略)
4. 国家戦略特別区域自家用有償観光旅客等運送事業については、あくまでバス・タクシー等が極端に不足している地域における観光客等の移動の利便性の確保が目的であり、同制度の全国での実施や、いわゆる「ライドシェア」の導入は認めないこと。
5. 自家用自動車による有償運送において、観光客等を対象にする場合には、運転者に第二種運転免許の取得者を充てるなど、安全の確保に万全を期すること。併せて、運転者や乗客が犯罪に巻き込まれないよう、タクシー事業者に準じた対策を講ずること。
6. 過疎地等において移動手段の確保を図るに当たっては、自家用自動車による有償運送はあくまで特例であることに鑑み、バス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業の振興や、それらへの公的補助、業務委託など、バス・タクシー等の活用についても併せて取り組むこと。
7. 国家戦略特別区域自家用有償観光旅客等運送事業は、あくまで非営利を前提に特例として認められる点に鑑み、バス・タクシー等の既存の有償運送事業者で対応可能な場合にはこれを認めないこと。また、事業の実施に当たっては、バス・タクシー等の既存の有償運送事業者との協議を十分に行うべく努めること。さらに、自家用自動車による有償運送が、いわゆる白タク行為となることを防ぐ観点から、事実上の営利事業とならないよう万全の対策を講ずること。
8. (略)

参議院（平成28年5月26日）

- 1～3. (略)
4. 国家戦略特別区域自家用有償観光旅客等運送事業については、公共交通であるバス・タクシー等が極端に不足している地域における観光客等の移動の利便性の確保が目的であることから、既存の一般旅客自動車運送事業で対応可能な場合はこれを認めないこと。また、同制度の全国での実施や、いわゆる「ライドシェア」の導入は認めないこと。
5. 自家用自動車による有償運送において、観光客等を対象にする場合には、運転者に第二種運転免許の取得者を充てるなど、タクシー事業者に準じた対策を講ずること。
6. 自家用有償旅客運送はあくまで特例であることに鑑み、公共交通を維持・発展させるために、バス・タクシー等の一般旅客自動車運送事業の振興や、それらへの公的補助、業務委託など、バス・タクシーの活用についても併せて取り組むこと。
7. (略)

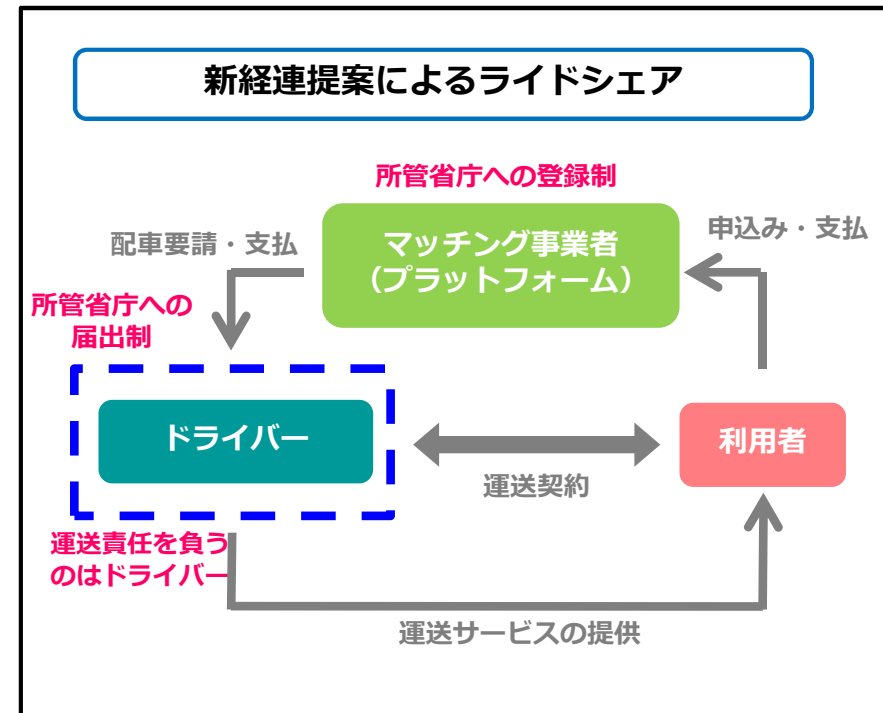
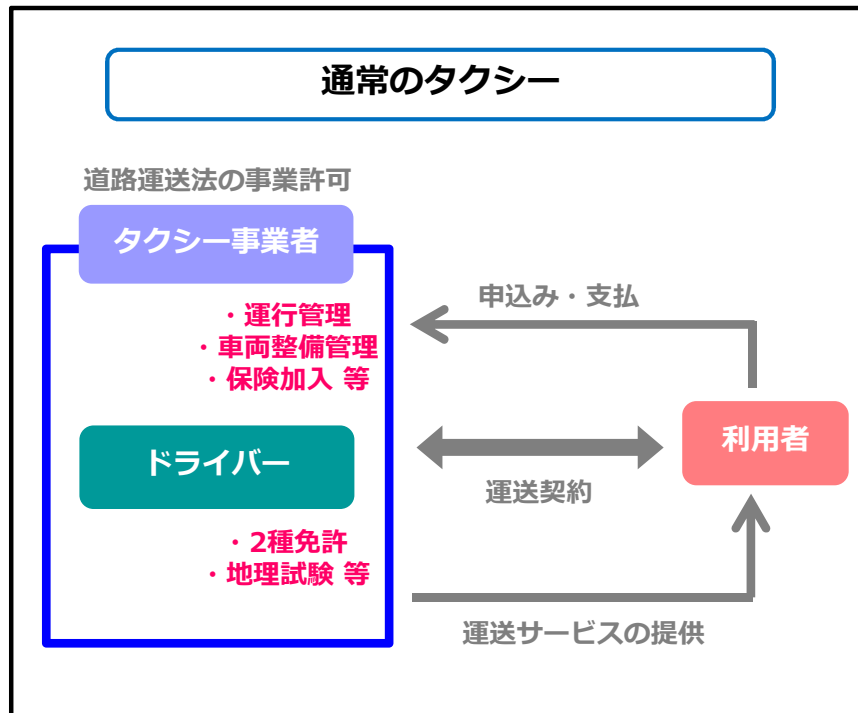
ライドシェア推進の立場の主張の概要（新経済連盟等）

- プラットフォーム（ドライバーとユーザーをマッチング）は、運転者の犯罪歴の確認、重大事故のある者の排除、運転者評価の実施、運行記録や事故記録の保存、運転上限時間の設定
- ドライバーは1種免許（白ナンバー車使用）、年齢制限（21歳～75歳）、流し営業禁止
- プラットフォーム、ドライバーは任意保険に加入し、被害者の損害をカバー



- ライドシェアを認めない日本は世界に残される
- 日本では法環境整備に向けた議論はまったくなされていない。

- 運行管理・車両整備管理等により、過労運転や技能未熟を防ぎ、未然に事故を防止する対策が不十分
- 事故発生時の賠償責任を含む運送責任をドライバーのみが負う形は、国民の理解を得られない。
- ライドシェアドライバーの地位や待遇が世界各地で問題に。さらに、タクシー運転手の労働環境にも深刻な影響。
- 我が国の都市部においては、タクシーは供給過剰状態にあり、輸送サービスを追加する必要性に乏しい。



	未来投資会議 (構造改革徹底推進会合) (H28.9.9日本経済再生本部決定)	規制改革推進会議 (H28.9.12設置)	国家戦略特別区域 諮問会議 (H26.1.7～)	シェアリングエコノミー 検討会議 (H28.7.1情報通信技術(IT) 総合戦略室長決定)
概要	➤ 産業競争力会議、未来投資に向けた官民対話を発展的に統合 ➤ 主要4分野別に、構造改革徹底推進会合を開催 ✓ 「第4次産業革命・イノベーション会合」(会長:竹中平蔵教授)等	➤ 必要な規制の在り方の改革に関する総合的な調査審議 ➤ 規制改革推進会議の下に、行政手続部会その他、「農業」「人材」「医療・介護・保育」「投資等」の4つのWGを設置	➤ 特区における産業の国際競争力の強化等に関する重要事項の調査審議等を実施	➤ シェアリングエコノミーの健全な発展に向け、民間団体等による自主的なルール整備等の必要な措置の検討
主な 構成員	議長 : 内閣総理大臣 議長代理: 副総理 副議長 : 官房長官 経済産業大臣 経済再生担当大臣 民間議員: 金丸恭文 委員 榊原定征 委員 竹中平蔵 教授	議長 : 大田弘子教授 議長代理: 金丸恭文委員 委員 : 安念潤司 教授 原 英史 委員 八代尚宏 教授	議長 : 内閣総理大臣 議員 : 官房長官 内閣府特命大臣 有識者: 竹中平蔵 教授 八田達夫 教授 (特区ワーキンググループ) 座長: 八田達夫 教授 委員: 原 英史 委員 八代尚宏 教授	主査 : 安念潤司 教授 構成員: 上田祐司 委員 持丸正明 委員 森 亮二 弁護士 関 聡司 委員 (新経済連盟事務局長)
事務局	内閣官房日本経済再生総合事務局	内閣府規制改革推進室	内閣府地方創生推進事務局	内閣官房IT総合戦略室
今後の 予定	H29.1目途 中間整理 H29年中頃 成長戦略とりまとめ	H29.6目途 答申取りまとめ 開催頻度は月1回ないし2回 設置期間 H31.7.31まで	重点6分野について可能な限り 平成28年内に実現の目途 ✓ 各分野での「シェアリングエコノミー」の推進 (人材面を含む観光・医療・教育分野等の各種マッチングの推進など) 等	H28.11 中間報告書取りまとめ

シェアリングエコノミー推進プログラム

2016年11月4日

シェアリングエコノミー検討会議

内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室

第2章 シェアリングエコノミーの発展に向けた基本的考え方

2. シェアリングエコノミーの発展に向けた課題

(2) 業法規制に関係のあるサービスか

ウ 課題

- 略
- 業法規制により許可等が必要なものについて、政府部内に規制緩和の検討のための場を設けるとともに、規制緩和を検討するのであれば、消費者の利便性向上、安全の確保、外部不経済、国際競争力の強化等に留意しつつ、幅広く議論を行っていくことが必要ではないか。

別添 シェアリングエコノミー推進プログラム

Ⅱ. 具体的施策

2. グレーゾーン解消に向けた取組等

(3) 現行制度の検証

- 政府の規制改革推進会議等の場において、シェアリングエコノミーの推進に関し、国家戦略特区等の活用も含め、規制の在り方について、消費者の利便性向上、安全性の確保、外部不経済、国際競争力の強化等に留意しつつ、幅広く議論を行う。

○平成28年11月18日 衆・国土交通委員会

[本村賢太郎議員(民進)]

シェアリングエコノミー検討会議の中間報告書の内容は、10月の国交委での答弁と矛盾する内容が含まれているように思うが、内閣官房の見解をお伺いします。

[向井 内閣官房内閣審議官]

(略)報告書の結論としては、「一般論として」と明記した上で、「政府の規制改革推進会議等の場において、幅広く議論を行って行くということが必要。」とされており、ライドシェアを含めまして、何か個別具体的なサービスを対象として検討しているという趣旨ではございません。

なお、本シェアリングエコノミー検討会議において、現時点で今後さらに個別具体的なサービスを検討するという予定はございません。

[本村賢太郎議員(民進)]

それでは10月の答弁と内容は同じということによろしいでしょうか。

[向井 内閣官房内閣審議官]

IT総合戦略室としては、シェアリングエコノミー検討会議に関する考え方は変わっておりません。

[本村賢太郎議員(民進)]

本報告書について、国土交通大臣の見解をお伺いします。

[石井 国土交通大臣]

ご紹介いただいた検討会議は現行法令上問題ないサービスであることを前提に、業界団体等の自主的な共通ルール等について検討を行い、現行法上取扱いについて問題のあるもの、例えばライドシェアのような個別具体的なサービスについて検討は行っていないものと承知しております。

○平成28年9月9日 第23回 国家戦略特区諮問会議

[竹中平蔵 議員]

シェアリングエコノミーでは、民泊はエアビーアンドビー、カーシェアリングでウーバーの話があります。ウーバーの企業価値は7兆円、トヨタの3分の1に達している。

世界の速度は本当にすごい。一気にこれを進めるというマインドセットで、私どもも関係者も頑張らなければならない。その意味でも、規制改革と特区の事務局の統合は必要。

○平成28年9月12日 第1回 規制改革推進会議

[大田弘子 議長]

(会議後の記者会見にて、ライドシェアの合法化についての記者の質問に対し)ここは私の意見を申し上げる場ではありませんので、規制改革事項として取り上げられることになれば、そこで方向が出てからお話ししたい。

(タクシーサービスについての記者の質問に対し)サービスが多様化されてきて、高齢者向けのサービスであったり、配車アプリのようなサービスも出てきておりますので、(平成19年の東京の運賃改定)当時よりもさまざまなサービスが出てきていると思っています。

○平成28年10月27日 第1回 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

[竹中平蔵 議員]

世界最先端を実現するというのが私たちの目標である。各国と比較して、どこに日本の課題があるのか、いつまでにどのようにして追いつくのかを明確にした説明をしていただきたい。今日はそういう説明が意外と少なかったので、改めて追加的な説明を別の機会にお願いしたい。

ライドシェアに関する状況も少しだけ報告があったが、Uber等々がいろいろなサービスを世界で展開していく中で、ライドシェアに関する検討状況、今後の見通しについてどうなっているのか。然るべき部門で、しっかりと状況の報告をしていただきたい。

○平成28年11月10日 第2回 未来投資会議 竹中議員提出資料(抜粋)

未来投資会議
(第4次産業革命・イノベーション)

資料3

当面取り組む改革項目

2016年11月10日
竹中平蔵

略

3、諸分野における新たな社会に合わない規制の改革等

(1) シェアリングエコノミー

- 民泊・ライドシェアについては、先行する特区での取り組み、国際的な規制動向など、新たな状況変化に機動的に対応して制度設計を行う。

略

④ー2 シェアリングエコノミー（海外比較と日本の取組）

各国のシェアリングエコノミーに係る制度的な対応

- シェアリングエコノミーに対して各国は制度的な対応の緒についたところ。
- 民泊については、自治体レベルで自治体の許可等を必要とする制度改正が行われつつある。
- 自家用車ライドシェアについては、禁止とする国・地域や許可制等の規制を整備する国・地域が現れつつある。

米国

- ・連邦政府ではなく、州・郡・都市において対応。
- ・ポートランド（14年）、ナッシュビル（15年）、サンフランシスコ（15年）等では民泊開始に市の許可等を必要とする制度改正。ニューヨーク州では住宅の短期貸出の広告に罰金規制（16年）。
- ・カリフォルニア州では、2013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。カリフォルニア州以外の自治体でも制度化が進められている。

欧州

- ・欧州委員会は2016年6月、ガイダンスを発表し、加盟国に対し、事業としてサービスを提供する者と一時的なサービス提供を行う個人との区別の検討や、信頼向上に向けたプラットフォームによる自主的な活動を奨励すること、各国における対応方針の明確化等を求めた。
- ・フランスでは、ミールシェア最大手VizEatに対し、パリのホテル・レストラン組合がサービス規制を政府に訴えているが、制度的な対応は行われていない。また、パリ市が民泊開始にあたり市の許可等を必要とする制度改正。さらに、フランス憲法裁判所は15年9月、自家用車ライドシェア（UberPOP）を禁じる法律を違憲とするUberの訴えを棄却。15年7月には、Uber社の幹部2人が逮捕・起訴され、UberPOPの営業は中止された。
- ・イギリスでは、15年にロンドン市が民泊開始にあたり市の許可等を必要とする制度改正。また、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（保険加入、運転手等情報の利用者・当局への提供等）を施行。
- ・ドイツでは、ハンブルグ（13年）、ベルリン（14年）等で民泊開始にあたり市の許可等を必要とする制度改正。また、15年1月、連邦憲法裁判所は、自家用車ライドシェアに対するハンブルグ市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）。

アジア

- ・韓国では、12年に外国人向けの民泊について自治体の指定を必要とする制度改正。また、国土交通部がソウル特別市に対し、旅客自動車運送事業法違反でUberXを取締るよう指示。ソウル市警察は、Uber Koreaの支社長、同社に協力するレンタカー業者ら35人を同法違反で起訴。タクシーの営業資格を持たない一般人が運転するUberXは、15年3月に韓国から撤退。
- ・中国では、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、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1日施行）。
- ・シンガポールは、15年から、住居の最低賃貸期間に関するガイドライン改正の検討を進めている。また、15年からコストシェア型相乗りを合法化、17年上半期までに、自家用車ライドシェアにも専用運転免許を義務付ける等規制改正する予定。

平成28年12月15日 未来投資会議
第3回「第4次産業革命」会合
内閣官房IT総合戦略室提出資料抜粋

自家用車ライドシェアの海外比較

自家用車ライドシェア(※)の制度整備状況の各国比較は以下のとおり。

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。

(※) 自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、当該運転者と乗客とをスマートフォンのアプリケーション等を通じて仲介するもの

平成28年12月15日 未来投資会議
第3回「第4次産業革命」会合
内閣官房IT総合戦略室提出資料抜粋

自家用車ライドシェアの海外比較

自家用車ライドシェア(※)の制度整備状況の各国比較は以下のとおり。

国名 人口(万人)/GDP(百万US\$)	規制の内容	利用可能地域	備考
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。

(※) 自家用車の運転者個人が自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスにおいて、当該運転者と乗客とをスマートフォンのアプリケーション等を通じて仲介するもの

「タクシー革新プラン2016 ～選ばれるタクシー～」(平成28年4月1日) 概要

I. 現状と課題

タクシー事業の経営基盤の強化・安定的な輸送手段の確保を図るためには、人口減少や高齢化、訪日外国人の急増、IT技術の発達といった環境の変化を踏まえつつ、地域の特性・利用者ニーズに即したサービスを提供する等により、従来の事業を革新する必要。これを踏まえ、平成27年1月から「新しいタクシーのあり方検討会」において議論を重ね、今後の取組をとりまとめた。

II. タクシー革新に向けた取組

1. 生産性の向上

- (1) 効率的な供給 ⇒ 「タクシー特措法」に基づく需給バランスの改善 等
- (2) 収益の拡大 ⇒ 価値ある付加サービスに対する適正な料金の設定 等
- (3) 人材の確保・育成 ⇒ 新卒・女性等、多様な人材の採用拡大 等

2. サービスの向上

- (1) 高度化 ⇒ ITを活用した運転者評価、降車時の決済手続フリーの実現 等
- (2) 国際化 ⇒ 初乗り運賃の短縮・引下げの実施 等
- (3) 多様化 ⇒ 観光タクシーの充実・プライベートリムジンの導入 等

3. 安全・安心の向上

- (1) 悪質事業者・運転者の排除 ⇒ 監査機能の強化、運転者登録制度の拡大 等
- (2) 地域の安心の確保 ⇒ 自治体や警察等、関係者との密接な連携 等

III. 適正化・活性化の着実な推進

タクシー特措法の フォローアップ

- (1) 適正化：賃金（労働分配率、時間あたり支給額）、平均車齢等の改善状況 ⇒ 見える化
- (2) 活性化：バリアフリー、外国語、スマホ配車等への対応状況 (毎年度公表)

「新しいタクシーのあり方検討会」委員 (敬称略、順不同)

山内 弘隆 一橋大学大学院商学研究科教授【座長】
 太田 和博 専修大学商学部教授
 鎌田 耕一 東洋大学法学部教授
 水町 勇一郎 東京大学社会科学研究所教授
 河野 康子 (一社)全国消費者団体連絡会事務局長
 宇佐川 邦子 (株)リクルートジョブズ ジョブズリサーチセンター長
 楓 千里 (株)JTBパブリッシング取締役 ノジュール事業担当

栗原 博 日本商工会議所 流通・地域振興部長
 児玉 平生 毎日新聞世論調査室委員
 佐々木 達也 読売新聞東京本社編集委員兼調査研究本部主任研究員
 富田 昌孝 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会会長
 木村 忠義 (一社)全国個人タクシー協会会長
 川鍋 一朗 (一社)東京ハイヤー・タクシー協会会長
 田中 敬子 すばる交通(株)取締役副社長

今村 天次 全国自動車交通労働組合総連合会書記長
 手水 辰也 全国交通運輸労働組合総連合会ハイタク部会事務局長
 松永 次央 全国自動車交通労働組合連合会書記長
 藤井 直樹 自動車局長 (田端 浩 自動車局長)
 持永 秀毅 大臣官房審議官 (若林 陽介 大臣官房審議官)
 鶴田 浩久 自動車局旅客課長 (寺田 古道 自動車局旅客課長)

タクシーサービスの革新

ICTを活用した
新しい
タクシーサービス
に係る
実証実験

○ 新サービス実現に向け、制度設計のための実証実験等を実施【H29年度予算案】

配車アプリを活用し、

□ 運賃事前確定サービス

□ 効率的で割安な運送を可能とする相乗りサービス

の実証実験等を行う



効果

- 利用者の運賃に関する不安の払しょく・**利便性の向上**
- 運送の効率化による**生産性の向上**・利用者の選択肢の増加・割安な運賃でのサービス提供

「明日の日本を支える観光ビジョン」（平成28年3月30日策定）

公共交通利用環境の革新

- ・ 世界水準のタクシーサービスの充実

◇ 東京23区でのUDタクシーの拡充（2020年に25% 2030年に75%）

ユニバーサル
デザイン
タクシー
(UDタクシー)
の導入促進



- 車椅子のまま乗車可能
- トランク収容量も多い
- 高齢者、障害者、訪日外国人等幅広い利用者の利便性の向上

■ 国の補助制度

UDタクシーの車両価格の1/3
(上限額60万円/1両)

■ 地方公共団体の補助制度

○ 東京都の例（次世代タクシーの普及促進事業助成金）
UDタクシーの導入経費
(非UD車両の価格から国補助金を除いた額)
(上限額60万円/1両)

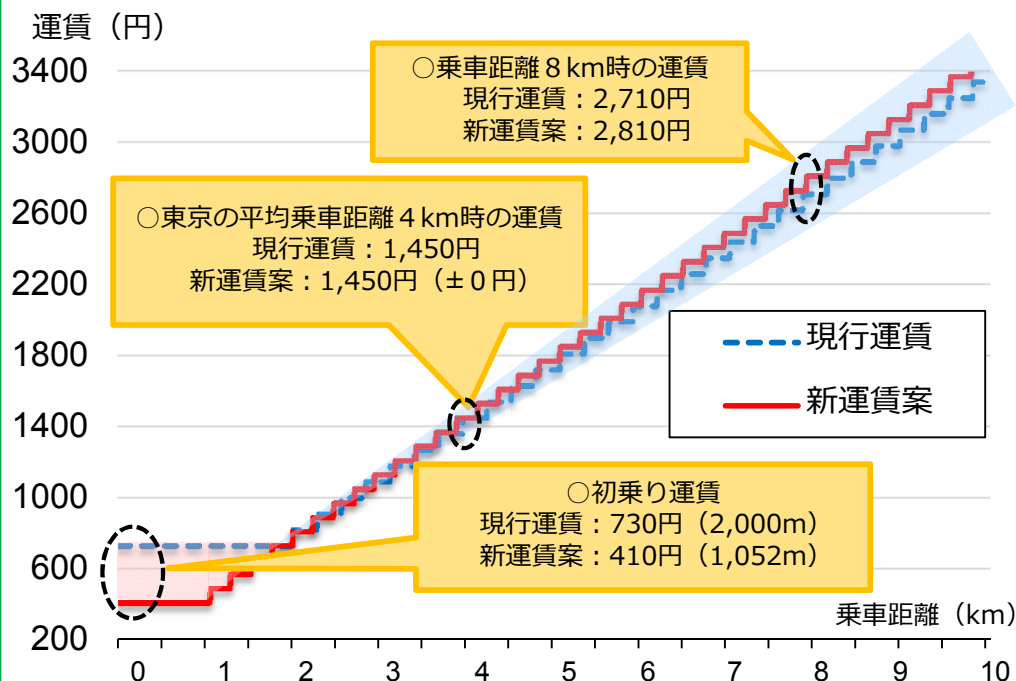
○ 横浜市の例
(上限額12万円/1両)
○ 川崎市の例
(上限額20万円/1両)

東京のタクシー初乗り運賃の引下げについて

- 訪日外国人のニーズに応えることや、高齢者をはじめとする短距離需要の喚起を図るため、平成28年4月～7月、東京のタクシー初乗り運賃の引下げに係る改定申請。
- 国交省の審査、消費者庁との協議、内閣府消費者委員会での審議等を経て、物価問題に関する関係閣僚会議の了承を得た後、国交省は平成28年12月20日に新運賃を公表（平成29年1月30日より適用）。
- 新運賃の下では、約2 kmまでの運賃は引下げとなるが、約2 kmから約6.5 kmまでの運賃は引下げになる部分と引上げになる部分があり、約6.5 km以上の運賃は引上げになる。

新運賃案のイメージ

東京23区、三鷹市、武蔵野市



※走行距離6.5kmを超えると、全ての走行距離において、新運賃案が現行運賃より高くなる。(現行運賃) 2,260円、(新運賃案) 2,330円

近距離利用者による
減収分

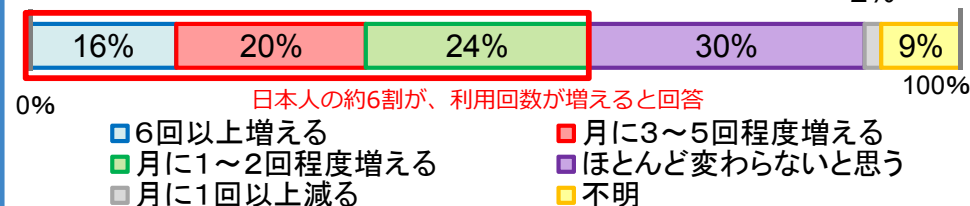
全体の運送収入が
変わらない。

長距離利用者による
増収分

410円タクシーの実証実験結果

平成28年8月5日～9月15日の約6週間、実証実験に参加する事業者23社から40両を選定し、4カ所専用乗り場（新橋駅、浅草、新宿駅、東大病院）を設置して実施。
(初乗り運賃410円/1.059km、加算運賃80円/237m)

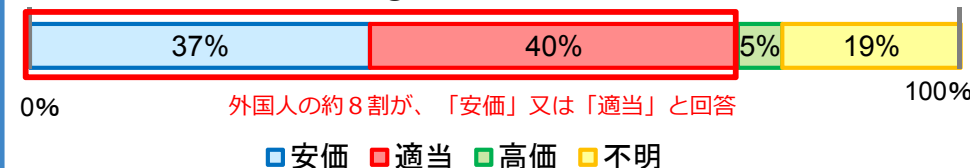
①日本人(回答者10,201人)



②日本人(回答者10,201人)

現在の利用回数4.8回/月 → 410円タクシー導入後は7.0回/月

③外国人(回答者167人)



「乗合タクシー導入のための都道府県タクシー協会が行う自治体訪問活動及び情報交換等についてのご指導・ご支援のお願いについて(要望)」(抜粋)

(平成28年11月9日 全国ハイヤー・タクシー連合会より
国土交通省自動車局長あて要請)

一部の協会からは、「自治体の中には、地域交通を担当する部署が設置されていなかったり、担当者が配置されていないなどにより、地域公共交通としてのタクシーに対する理解が乏しく、乗合タクシー導入に関して思うような対応がいただけない。」との意見が寄せられております。

その一方で、運輸局・支局のご支援を得ながら自治体訪問活動等を行っている協会からは、「自治体関係者に地域公共交通としてのタクシーの役割や、乗合タクシーへのご理解を深めていただくことができた。」との報告も上がってきております。

弊連合会としては、乗合タクシーは、路線バス撤退後の地域における最後の公共交通機関としての役割が期待されていることから、引き続き、自治体に対して、その導入を働きかけて参る所存ではありますが、国土交通省におかれましては、上記の事情をご賢察いただき、都道府県タクシー協会が行う乗合タクシー導入のための自治体訪問活動に対しての運輸局・支局を通じてのご指導・ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

「乗合タクシーに関する都道府県タクシー協会と自治体の情報交換等に係る協力について(依頼)」(抜粋)

(平成28年11月14日 国土交通省旅客課長より
地方運輸局自動車交通部長等あて通達)

乗合タクシーは、過疎地その他の交通不便地域における地域住民の移動手段の確保に有効な手段の一つです。一方で、各地域において乗合タクシー事業の提案をしたい事業者と自治体との連携が十分に図られていない状況にあります。このため、貴部におかれては、交通政策部とも連携し、都道府県タクシー協会が行う乗合タクシーに関する自治体訪問活動等が円滑に進むよう同行等により支援願います。

また、タクシー事業者の提案が地域の公共交通の維持・確保に有益であると考えられる場合は、地方公共団体に対し、地域公共交通会議等へのタクシー事業者の参画を促すよう働きかけ願います。

なお、本件に関し別添のとおり総合政策局公共交通政策部交通計画課から各運輸局交通政策部あて通知していることを申し添えます。

○乗合タクシー導入事例

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000067.html

<http://www.taxi-japan.or.jp/pdf/CaseStudies.pdf>

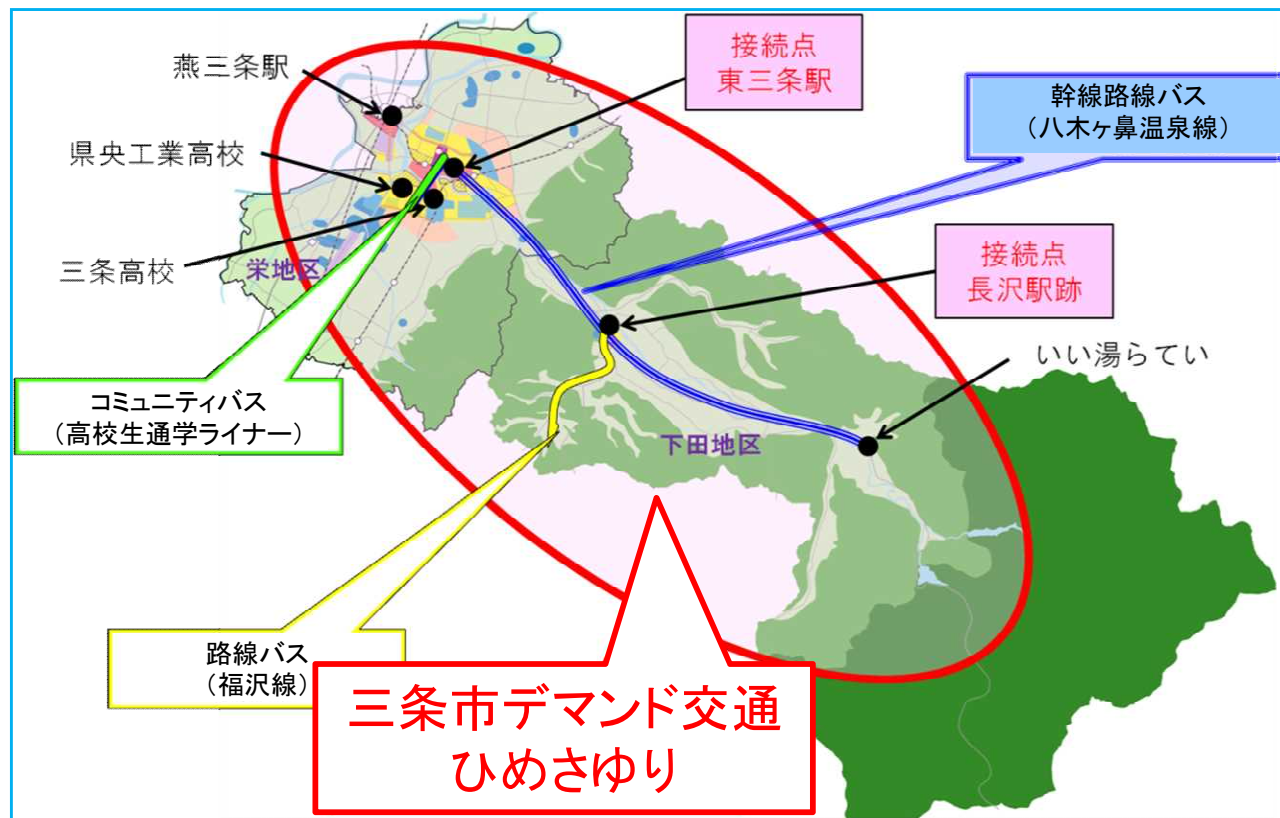
新潟県三条市(人口10万人)では、バス路線の縮小・廃止により拡大した公共交通空白地域等にて、デマンド交通を本格運用(平成23年～)



停留所
(半径300mごと)



マグネット
(デマンド運行時)



○バス路線を廃止・縮小し、デマンド交通の停留所を614か所に設置
(半径300mに1か所)

○タクシー車両・運転者を活用、平日8時-18時、1時間前まで電話予約

○高齢者の外出機会を増大。停留所まで歩くことにより健康増進にも
※同市は、健幸長寿社会を創造する「スマートウェルネスシティ総合特区」

運行開始後の新たな課題に対応して、

○バス並み運賃から適正水準へ見直し

○複数人乗車(特に高齢者)の促進運賃を導入

まとめると、これからは3K²

(需要サイド)

- ✓ 交通困難者
 - ・高齢者
 - ・障害者 等
- ✓ 観光客
 - ・訪日外国人
 - ・国内観光客
- ✓ 交通難民
 - ・交通不便地域
 - ・過疎地 等

(供給サイド)

- ✓ 効率化
 - ・ネットワーク再編
 - ・空車率削減 等
- ✓ 掛け持ち
 - ・貨客混載
 - ・モード融合 等
- ✓ 高度技術
 - ・自動運転で安全性と生産性を向上

強みを活かして、バス・タクシーの出番