

# (別添①)内閣府規制改革推進室から国土交通省への依頼事項

## 1. 事実認識について

・東京都23区それぞれ、横浜市、三浦市、千葉市、大阪市、福岡市について、タクシー呼び出しに対してマッチングが成立しなかった回数の月ごと、曜日毎、時間帯（午前、午後、夜間）毎の推移（過去3年度）。GOやSRIDEの協力を得て、電子データによって提出いただきたい。

・本日、UBER社及び国峯専門委員から説明のあった諸外国のライドシェアに関する法制について、貴省の理解と異なる部分があれば、ご指摘いただきたい。

・タクシードライバー不足に関する貴省の施策それぞれについて、年内、24年、25年以内に、どの程度のドライバー確保を見込むか、算出根拠とともにご提出いただきたい。併せて、インバウンド観光客の増加その他の要因によって、年内、24年末、25年末の時点において、全国のタクシードライバーの必要数をどの程度と見込み、併せて、不足数をどの程度と見込んでいるか算出根拠とともにご提出いただきたい。

## 2. 現行法の解釈について

### (1) 道路運送法78条2号関係

#### ・交通空白地の定義について

時間帯等によっては、東京、大阪などの都心部や地方の繁華街などでもタクシー不足が発生しているとの指摘がある。国交省の交通空白地に関する現行定義（「タクシーが恒常的に30分以内に配車されない、かつ半径1kmにバス停・駅が存しない」）について、（恒常的ではないものの）時間帯や天候条件等によってはタクシー不足が頻繁に発生する場合をも交通空白地に該当するよう見直しを行うことの可否についてご確認いただきたい。

#### ・運行主体について

株式会社が運行主体になれるか。なれない場合はその理由。特に、都心部などの一時的なタクシー需要の増加に対応し、また、本質的に運転手不足を解決するためには「利用者とドライバーのマッチング技術に優れているスタートアップ企業」も運行主体者になれるのか。

#### ・「地域公共交通会議」との協議義務について

国家戦略特区法における措置（養父市）を踏まえ、協議義務※を撤廃することの可否。

※現行の協議制度では、協議に数年を要する場合があります。さらに、協議結果についても、区域外運行ができない、目的地を利用者の希望に応じて自由に設定できない（特定の市役所、病院のみといった特定の場所に限定されることがあるとの指摘有。

#### ・「実費の範囲内」の解釈

ダイナミックプライシングは許容されるのか。また、法79条の8の「実費の範囲内」か否かは、運送を行う者について、運送毎に計算するのではなく、年度毎の収支で判断するのか。

## (2) 同法3号関係

- ・「公共の福祉を確保するためやむを得ない場合」

鉄道・バスがある地域であったとしても、一時的な需要増に対して、タクシーの円滑な供給が追いつかず、生活者の利便性を損なっている場合も含むのか。

- ・運行主体について

株式会社が運行主体になれるか。なれない場合はその理由。特に、都心部などの一時的なタクシー需要の増加に対応し、また、本質的に運転手不足を解決するためには「利用者とドライバーのマッチング技術に優れているスタートアップ企業」も運行主体者になれるのか。

- ・許可対象

タクシー会社ないし、タクシー運転手のみか。タクシー運転手とその運行管理等をアプリ等を利用して行う事業者（タクシー事業者に限らず、また、当該事業者が運転手と雇用契約を締結するとは限らない）が一体として、許可を受けることは可能か。

- ・実費規制の適用

許可対象者が事業継続・拡大のため、一定の利潤を得ることは許容されるか。また、ダイナミックプライシングは許容されるのか。

## (別添②)内閣府規制改革推進室から国土交通省への依頼事項(追加)

- ・地域交通の維持のため、個人タクシーの規制緩和は考えていないのか。
- ・京丹後市で提案のあった、78条2号にて実施主体を株式会社にも広げることができないか、合意形成のための協議を国家戦略特区会議でできないかとあったが、これについてどう評価するか。
- ・2次交通には例えばレンタカーがあり、コロナで事業者が激減したが、白タクも多く出てきている中で、2次交通をどのようにデザインしていくかが重要ではないかと考えるが、これについてどう考えるか。
- ・説明で稼働率を向上するために複数の配車アプリをタクシーに搭載するとあったが、これによる効果はどれぐらい見込んでいるのか。データと合わせてお示いただきたい。
- ・京丹後市の資料3枚目の提案について、78条2号の手当てで実現が難しいという項目があるか。特に、2号については主体を省令で制定すればNPO法人等に限らず株式会社に広げること、地域公共交通会議との協議を国家戦略特区会議とすることをについて、可能かどうか。このとき、78条2号で手当てが難しい場合、3号なら実現が可能か。その場合にどのような制度設計になるか。また、2号でも3号でも難しいという場合には、新法が必要ではないか。
- ・現在、タクシー会社等の運転手の勤務形態は雇用契約に限られるのか。これを業務委託やフリーランスという形で契約することも可能か。不可という場合には規制の内容と改正の可否も併せてご教示いただきたい。