



交運労協ニュース No. 9

港区芝浦3-2-22 田町交通ビル3階

発行日 2024年3月18日

TEL:03-3769-6571 FAX:03-3769-6570

発行人 慶島 譲治

交運労協URL <http://www.itf-jc.jp>

「ライドシェア」問題に関して 森屋隆議員が参議院予算委員会で追及！

3月8日、参議院予算委員会において、交運労協政策推進議員懇談会事務局長の森屋隆参議院議員が「ライドシェア」問題に関する質問に立った。森屋議員と岸田総理ほかとの質疑応答のポイントは以下の通り。

～いわゆる「日本型ライドシェア」について～

(森屋議員)

総理が昨年10月23日、臨時国会の所信表明演説で「ライドシェア」の問題に取り組むと表明した4日後の10月27日に、小泉進次郎議員が質問をしている。総理は「デジタル行財政改革を立ち上げ、ライドシェアについて議論を始めるよう河野デジタル行財政改革担当大臣（以下、河野大臣）に指示した」と答弁した。そして、規制改革推進会議が早々に進んでいき、1月30日の施政方針演説で「一般ドライバーを活用した新たな輸送サービスを4月から始める、そして6月に向けて法制度を議論する」と発言した。スタートありき、6月ありき、検証なしではないか。この4月から始まる日本型のライドシェアというのはどういうものか。

(国土交通省 鶴田物流・自動車局長)

2024年4月から開始する新制度は、タクシーが不足する地域、時期、時間帯において、その不足分を補うために、タクシー事業者の管理の下で地域の自家用車、一般ドライバーを活用する運送サービスである。

(森屋議員)

タクシーが不足しているところを補うために始めると認識している。道路運送法第78条第3号（注①）を見ると「やむを得ない場合に限って」という文言がある。すなわち「やむを得ない場合」というのは、不足している状態であるので、充足されたのであれば「やむを得ない」状況ではなくなる。そういう状況になったら一旦新制度は止めるということを検討していただきたい。

～パブリックコメントについて～

(森屋議員)

4月からの新制度に関してパブリックコメント（以下、パブコメ）を3月9日締め切りで募集しているが、どんな状況か。

(鶴田局長)

パブコメは2月9日から実施しており、現在3,000件弱の意見をいただいている。内容としては「タクシー事業者ごとに使用可能となる車両の数」「それから制度の対象地域」「タクシー事業者とドライバーの関係」など様々な意見が寄せられている。



(森屋議員)

河野大臣にも伺いたい。“なんちゃってパブコメ”（注②）というのはどういったパブコメか。

(河野大臣)

以前、パブコメを募集し、終了と同時に、当初の案どおりでいきます、というようなことがあったのは事実だ（注③）。今回のパブコメは、そういういい加減なものではないということでやらせていただいている。

(森屋議員)

“なんちゃってパブコメ”もあったという認識でよいか。

(河野大臣)

詳細は失念したが、自民党の部会の中でそういう議論をした覚えがある。

(森屋議員)

パブコメを参考に政令とか省令を定めていると認識しているが、“なんちゃって”という、そんなことで定めてきたなら問題だ。

(松本総務大臣)

承知している限り、法令に定められたとおりに行われているというふうに理解をしておき、提出された意見を十分に考慮しなければならないと定めに従って行っている。

(森屋議員)

河野大臣、経済同友会の規制改革委員会からの意見書（注④）というのがあったと思う。副題が“なんちゃってライドシェア”だったそうだが相違ないか。

(河野大臣)

経済同友会から提言はいただいている。

(森屋議員)

“なんちゃってライドシェア”という副題があったかないかを聞いている。

(河野大臣)

正確に覚えていない。

(森屋議員)

これは命が懸かっている話だ。“なんちゃって”だとか、そういうおふざけのような、茶化したような、こういった姿勢でいいのか。タクシーでもバスでも真剣に働いている人がいる、そういう仕事をしっかりしている人がいるから移動ができる。今回導入されるライドシェアは“なんちゃってライドシェア”だとか、そんなおふざけのようなやり取りをするようなものなのか。そしてこういうやり取りが政治の中であっていいのか。

(岸田総理)

ライドシェアをめぐるいろいろな意見や発信があるのかもしれないが、この問題は、地域の足といった社会問題に関わる、そして、命や暮らしに関わる重要な課題であると認識している。パブコメも法律に従って厳正に行われなければならないし、関係者の意見をしっかりと受け止め、反映されなければならないのは、当然のことだ。政府としては、今申し上げた姿勢で取り組み、手続を進めていく。

(河野大臣)

経済同友会の提言のタイトルは正確には覚えていないが、内容は「やったふりをしない、きちんと国民の移動の自由が確保できるようにして下さい」という内容だ。何かいいかげんなことをやれというのとは真逆で、いま日本全国各地で、国民が移動できない、病院にも行けない、命にも関わるような事態が起きている。それを解消するために国民の移動の自由を確保しろ、という内容の提言であり、いいかげんなことをやれという話ではない。

(森屋議員)

そのとおり。だからこそ“なんちゃってパブコメ”などは好ましくないということだ。

～規制改革推進会議について～

(森屋議員)

総理が任命権者と認識しているが、この規制改革推進会議で議論する中で、ライドシェアのプラットフォームというのは、入っているのか。

(岸田総理)

IT事業者の方はメンバーとして入っていると承知をしている。

(森屋議員)

利害関係に当たるようなことはないのか。

(河野大臣)

規制改革が主題のため、様々な分野の有識者に入っただき、様々な方面から議論をしていただくということで、何も利害関係者が議論しているわけではない。タクシー、ハイヤーの関係の方にも入っただきしている。

(森屋議員)

利害関係の方も入っているということでよいか。

(河野大臣)

様々な方に入っただき、例えばタクシー会社の経営者もお招きをして意見を伺ったり、あるいは地域で様々な78条2号の運送事業に携わっている方にもおいでいただき意見をいただいたりということはやっている。

(森屋議員)

LINEヤフー(株)で個人情報51万件流出し、3月5日に総務省から行政指導があった。この会長がこの規制改革推進会議に参画しているが、ライドシェア利用にはアプリを使用する前提で、情報漏洩の危険性についてどのように考えるのか。

(岸田総理)

規制改革を議論する以上、様々な立場の関係者が議論に参画することは、重要な点である。その中で、議論の方向性として、この危険性、これも重要な課題になると思う。その点も含めて、規制改革推進会議としてどう判断するか、政府としてどう判断するか、これは適切に対応する。



～総理の認識について～

(森屋議員)

これまでのやり取りの論点、岸田総理はどのように受け止めるか。

(岸田総理)

ライドシェアの議論にあたっては、安全管理やドライバーの労働条件の観点を踏まえるべきである、といった指摘であると受け止めている。ライドシェアの課題については、先程から議論に出ているように、4月から実装する予定の「地域の自家用車や一般ドライバーを活用した新たな運送サービス」においても、安全の確保、労働条件に係る課題を含め、制度の具体化を図るとともに、導入支援を実施するとしている。

そして、それら施策の実施効果を検証しつつ、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度について6月に向けて議論を進めていくこととしているが、その際にも、ユーザーの利便性の向上や地域交通の担い手の確保とともに、安全の確保や労働条件に係る課題についてデジタル技術の活用を含め議論をする必要があると認識している。

(森屋議員)

バスの規制緩和に関連して、2016年1月15日に軽井沢でスキーバス事故があった。また2022年4月23日には知床遊覧船の事故もあった。岸田総理は新しい日本型資本主義を提唱されていて、成長のみ、規制緩和、構造改革のみでは現実の幸せにはつながらない、公共や公益、格差是正、配分を重視する姿勢を打ち出していくとおっしゃっている。この問題に置き換えると、4月から新たな輸送サービスを始めて、6月に新法の議論を進めるために2ヶ月でデータを取るとするのは、同じような事故が起きてしまうと思われる。もう一度こういう事故を起こしてはならないと考えるがどうか。

(岸田総理)

経済政策を考えるにあたって、マーケットや競争に委ねるだけではこの社会課題の解決につながらない、だからこそ、新しい資本主義、この官民の連携が重要である、そして成長と分配の好循環を実現しなければならないと申し上げてきた。そして、幾つか事故を挙げられて「こんなことがあってはならない」、まさにそのとおりだと思う。ただ、いま例示された事故については、運輸安全委員会等での客観的、専門的な調査において、事業者が当時の法令を遵守せず、必要な運行管理を実施していなかったこと、そして運転者や操業者に十分な指導、教育を行っていなかったことが事故調査報告書の中で指摘されている。安全にもしっかりと配慮した上で規制緩和を行うという議論と、法律を、法令違反を行ったことは同一に論ずべきではないと考える。ライドシェアの議論においては、安全性もしっかり配慮して、あるべき規制緩和を考えていく。

(森屋議員)

しっかり安全かどうかを吟味していただきたい。

～合理的配慮の提供について～

(森屋議員)

改正障害者差別解消法が4月1日から施行され、障害のある方への合理的配慮の提供が義務化となる。一方、総理が1月30日の施政方針演説で触れた「4月からの地域の自家用車や一般ドライバーを活用した新たな運送サービス」において、例えば車椅子の方が乗ることはできるのか。

(岸田総理)

国民の皆さんの生活を支えるわけで、様々なこのニーズに応える必要がある。多様な車種も想定されるものであると認識をしている。

(森屋議員)

「自家用車を活用した運送サービス」ということは、自分の持っている車を使うのではないのか。

(斉藤国土交通大臣)

4月から始まる運送サービスは、現法制下における道路運送法第78条3号によって行うものだ。今のような意見も含めながら、車椅子を乗せることが可能な自家用車を持っている方も参加することができるよう制度設計していく。

(森屋議員)

一連の議論の中で、このような合理的配慮の提供含め、全く話には出てきていない。交通弱者の方、高齢者の方、障害者の方や妊産婦さんが使えるユニバーサルデザインタクシー（以下、UDタクシー）は、全国に9万台ある。そしてUDタクシーの乗務員の中で、全国13万人が介助等の研修もしているからこそ、安心して乗車できる。再度質問するが、4月以降どうするのか。

(斉藤国土交通大臣)

今回、4月から始める運送サービスは、今タクシー不足が現実には起きているという事象に対応するものだ。UDタクシーが現実には使えないという地域や時間帯もあると思われる。その点にもきちんと対応できる制度設計をしっかりと考えていく。

(森屋議員)

4月から2ヶ月間のデータ収集に関して、東京は雪も降らない、台風も来ないと考えられる。本当に新法の議論をするのであれば、安全を担保するために、急がず、やはり年単位で1～2年しっかりデータを取るべきと考える。今タクシーが不足しているというが、トラックやバスの運転手も不足している。その根本を岸田総理が考えるべきであり、ハイヤー、タクシー、トラックやバスで働いてくれる人の労働条件や賃金を考えていただかないと、結論は永遠に出ない。今、2024春闘が展開されており、岸田総理もこの春闘に旗を振っていただいていると思う。働く人々のことをしっかり考えていただくことをお願い申し上げる。

以上

注①：道路運送法第78条

自家用自動車（事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。）は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村、特定非営利活動促進法（平成10年法律第7号）第2条第2項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により地域住民又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送その他の国土交

通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

注②：第8回規制改革推進会議・地域産業活性化ワーキンググループ（2024年2月21日開催）における河野大臣の発言。2月9日からの国土交通省による自家用車活用事業パブコメ募集について「なんちゃってパブコメ」にはさせない、という趣旨の発言を行った。

注③：「衆議院議員河野太郎公式サイト」内Blog『ごまめの歯ぎしり』2015.01.09

注④：経済同友会・政策提言2023年度「わが国における効果的なライドシェアの導入に向けて～なんちゃってライドシェアで終わらせないために～」（2024年2月1日発表）