

第4回交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会
議事概要

日時：令和6年4月9日（火）16:00～18:00

場所：3号館11F 特別会議室

出席者：青山委員、大井委員、塩路座長、清水委員、須田委員、住野委員、武内委員、
林委員、村木委員、山内委員（五十音順）

1. 自家用有償旅客運送制度の改革案に関するパブリックコメントの状況及び対応方針
事務局より自家用有償旅客運送制度の改革案及びパブリックコメントの状況等について説明後、委員より以下の発言があった。

○地域公共交通会議の運営手法について、現行のルールも残すが、首長の判断という仕組みも導入できるということと理解した。元々のやり方だと、時間がかかっているため、最終的に2か月議論しても決着しなければ首長判断も認めるということだが、首長にはいろんな方がいるし、自家用有償旅客運送の導入ありきで議論された場合に、これまで会議で合意形成をしていたものが形骸化してしまう可能性もあるため、そうならないようにしていただきたい。

○地域公共交通会議の中でも、小さい自治体は首長が議長になるが、ある程度の規模となると首長は議長でもないし、構成員でもないということがあり、その場合には、首長が結論を出すのは難しいのではないかと、というのが現場の感覚。地域公共交通会議には交通に関係する者が集まるが、その人たちの議論を大切にしていきたい。

○リ・デザインの議論でも出てきているが、地域公共交通会議の運営手法を含め、今回の見直しの意図は、首長にきちんと責任を取ってもらいたいということであり、自治体・首長にしっかりと交通政策に関与してほしいということだと思う。

○ダイナミックプライシングは、そうしないといけないというものではない。需要に併せて、最適な利用の仕方になるように促す制度がダイナミックプライシング。これを導入するかしないかという議論は各地域でもらうものだと思う。

○ダイナミックプライシングありきということではないが、ダイナミックプライシング自体を無くしてしまうと制度が硬直的になってしまう。

○タクシーの場合にはダイナミックプライシングがあると思うが、自家用有償旅客運送は地域で行うものであり、観光客に対するものとしてはよいが、地域住民の福祉の観点からは必要ないのではないかと。ある程度、タクシーと自家用有償の棲み分けは必要だと考えており、自家用有償旅客運送においてダイナミックプライシングを導入することについては、慎重に判断いただきたい。

○共同運営の部分で、「残りの2割は負担軽減に充てられる」という書きぶりがわかりにくく、利用者の負担軽減に充てるということであれば、対価の額を上げなければいいのではないかと思うため、使途や表現ぶりについて検討いただきたい。

○今回示されているのは、地域で活用できるバリエーションを増やしたいということだと理解した。共同運営の場合の2割は、利用者の負担軽減につながるということであるが、利用者から見たときに、本当に負担軽減になっているかを確認するプロセスも決めた方がいいと思う。

2. 自家用車活用事業のドライバーの働き方

早稲田大学法学大学院島田名誉教授より、当該ドライバーの働き方等について、以下の発言があった。

○運行管理者がどの程度指示するかによるが、当該ドライバーの業務態様について、労働基準法上の「労働者」との判断も可能である。ただし、裁判例では「労働者」性の認定については慎重な部分があり、「労働者」性が否定される可能性も完全には否定できない。しかし、政策的に雇用とすれば、提示された業務態様においても、労働者性に疑問が生じることはなく、実際には裁量性の高い業務であっても労働者として取り扱われている例は多い。

○国交省提案の業務態様と国峯氏資料の業務委託型の業務態様の決定的違いについては、アプリの使用（アルゴリズム）の程度である。また、業務委託において、自由に仕事を断れるとした場合やシフトがない場合に、事業として成り立つのかという点が問題である。さらに、業務委託とすると、労働者の保護が弱くなるといった問題がある。

○欧米のフリーランス保護の現状として、米国カリフォルニア州ではギグワーカーを保護するギグ法が制定されたが、その後、一定の条件を満たす場合、ギグ法を適用しないこととした。欧州では、2010年後半には飲食配達員等について労働者性が肯定される方向性となっている。フランスでは、日本に近い判断基準で労働者性が判断されるが、アプリによる指示やGPSによる監視についても労働者性を強める要素とされている。

○労働者が厚く保護される労働基準法や労働契約法の適用を排除してまで業務委託とするメリットは現状では見出しがたく、副業・兼業における労働時間の通算制は今後の課題ではあるが、通算制を排除するために業務委託とするのは本末転倒。欧米の状況を見ても、アルゴリズムを使用した就労を自営業者とすることには問題が多く、当面は業務委託型を採用すべきではない。自家用車活用事業については、政策的にドライバーを「労働者」とするのがよいのではないか。

3. 諸外国の自家用車による有償旅客運送の状況

事務局より、諸外国の自家用車による有償旅客運送の状況について説明後、委員より以下の発言があった。

- そもそもタクシーがないからライドシェアの比率が高いなど、なぜライドシェアの比率が高いのかを整理すべきではないか。その検討材料として法人タクシーの台数や割合等が分かるとよい。
- 今後日本版ライドシェアを進めていく上で、海外の参考になる事例があれば紹介いただきたい。
- サンフランシスコの事例などが参考になるかもしれない。ニューヨーク市はメダリオン制度の導入など以前から規制は厳しかったし、スウェーデンはタクシー制度を自由化したが必要であるなど、各国状況は様々であるため、参考になる事例をもう少し調べたらよいと思う。

以上