

第2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2月28日（水）10:00～12:00

場 所：2号館12F 国際会議室

出席者：青山委員、大井委員、塩路座長、清水委員、住野委員、田中委員、林委員、  
山内委員（五十音順）

自家用有償旅客運送制度の改革（案）、地域公共交通のリ・デザイン及び自家用車活用事業（仮称）のドライバーの働き方について、以下のとおり議論がなされた。

1. 自家用有償旅客運送制度の改革（案）

事務局より資料説明後、委員より以下のコメントがあった。

- タクシー運賃の2割分を地域公共交通の確保改善に充てるとのことだが、ドライバー不足や利用者拡大のためのマーケティング、情報収集・分析にも充てるべき。
- ダイナミックプライシングについては、需給のバランスをよく見て金額設定をするようにしないとイケない。地域の特性に応じて丁寧にシミュレーションが必要。
- 2ヶ月の議論で首長判断に基づきスピーディーに自家用有償を実現していくというのは評価できる。ただ、自治体内で首長に上がるまでにも時間がかかるという問題もある。
- 対応可能な自家用車が近くにあったときに、タクシーの配車が優先されるのは、CO2排出や効率化の観点から非合理にも感じるため、近くにある自家用車が優先的に配車されるような仕組みも検討いただきたい。
- 自家用有償旅客運送について、地域の現場では試行錯誤しながら実践されており、上手くいった地域を参考にするなど様々な取組が進んでいるが、そういった現場の創意工夫やアイデアを大切に、制度設計にも生かしていただきたい。
- 地域公共交通会議の運営手法の見直しについて、2ヶ月程度で結論を出すのは早すぎないか。迅速に判断することが求められていることは理解するものの、例えば十分に協議ができないままことを進めようとするものが出てくるのが懸念されるため、せめて起算点を柔軟に設定するなど十分に協議が行われるよう、地域公共交通会議の協議を大切にすることを工夫をしていただきたい。
- ローカルルールをなくすべきと規制室資料にあるが、基本スキームに基づきつつ、地域特性も踏まえて、地域ごとにルールを定めるということでもいいのではないか。
- 複数市町村での共同実施は是非進めてほしい。
- 今日出てきたものは骨子であり、これに異存はない。今後文章を磨いていっても

raitai.

- 規制室資料について、地域公共交通会議が既存事業者寄りになってしまっているという懸念は理解できるので、利用者視点を入れるという点は検討の余地がある。一方で、ローカルルールは全部ダメというのはおかしい。新規参入を阻害するようなローカルルールは問題という点では理解できるが、地域で実情に応じてルールを決めることは重要。また、空白地の定義づけは難しいが、地域で議論した結果が勘案されるということによいと思う。

## 2. 地域公共交通のリ・デザイン

事務局より資料説明後、委員より以下のコメントがあった。

- このリ・デザインという仕組みを上手く活用していくということが大事。そもそも地域の旅客交通は、タクシーとバスの間などだんだんと区別がつかないモードが出てきている。こうした新たなモードを上手く活用していく視点が大事ではないか。
- この改正地域交通法の制度があまり広がっていないことが一番の難点。あらゆるモビリティを組み合わせることで地域の移動を確保することが大事であり、バス、タクシーに限らずスローモビリティなど様々な交通を上手く活用していくことが重要。

## 3. 自家用車活用事業のドライバーの働き方について

事務局より前回の議論について説明後、明治大学専門職大学院法務研究科野川教授より、労働法上の労働者の定義などについて説明が行われ、その中で当該働き方に関し以下の発言があった。

- この業務態様から判断すると、労働組合法上の労働者であることを否定することは難しく、事業組織にその人たちが組み入れられることにより業務が運営されているか等の観点から、今回のドライバーが労働組合法上の労働者に当たることは否定できないと思う。
- 労働基準法上の労働者に該当するかについては、会社が労働基準法上の責任を負いたくないがためにドライバーを労働者ではないとするなど主観的に決められるものではなく、業務の実態をみて客観的に定まるものであるが、今回の業務態様になるように行政として勧告・指導し、仕組みとして指揮命令がなされ労働の対価として報酬が支払われる等を条件とし進めるのであれば、労働基準法上の労働者になるということと言える。