

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

2024年4月号 (Vol.23)

自家用車活用事業（日本版ライドシェア）の導入

I. はじめに	森・濱田松本法律事務所
II. 自家用車活用事業について	弁護士 戸嶋 浩二 TEL. 03 5223 7789 koji.toshima@mhm-global.com
1. 制度の概要	弁護士 佐藤 典仁 TEL. 03 6266 8717 norihito.sato@mhm-global.com
2. パブリックコメントからの変更点	弁護士 秋田 顕精 TEL. 03 6213 8172 kensho.akita@mhm-global.com
III. タクシーが不足する地域・時期・時間帯 と不足車両数の指定状況	弁護士 若林 慶太郎 TEL. 03 5220 1974 keitaro.wakabayashi@mhm-global.com
IV. 今後の展開	

I. はじめに

本号では自家用車活用事業（いわゆる「日本版ライドシェア」）の最新の動向をご紹介します。

2024年2月号 (Vol.20) では、日本では禁止されていたライドシェアを一部解禁し、法人タクシー事業者（以下「事業者」といいます。）が運送主体となり、一般ドライバーが自家用車を用いて有償で運送サービスを提供する自家用車活用事業に関する制度（以下「本制度」といいます。）につき解説しましたが、国土交通省が2024年3月29日に通達（以下「本通達」といいます。）を発出し¹、本制度の具体的な内容が明らかとなったため、その続報として、本号では自家用車活用事業の最新の動向及び今後の展開について取り上げます。

II. 自家用車活用事業について

1. 制度の概要

自家用車活用事業は、事業者が利用者と運送契約を締結し、運送主体となり運送責任を負う点が特徴的です。すなわち、安全の確保、利用者の保護等の観点から、旅客運送分野において事故防止対策のノウハウを有する事業者が、一般ドライバーの教育、運行管理や自家用自動車の車両の整備管理を行うとともに、運送責任を負うこととしています。

¹ [「法人タクシー事業者による交通サービスを補完するための地域の自家用車・一般ドライバーを活用した有償運送の許可に関する取扱いについて」](#)

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

また、特定の地域・時期・時間帯においてタクシーが不足する状態を「公共の福祉のためやむを得ない場合」（運送法 78 条 3 号）として例外的に国土交通大臣の許可を受けて実施されます。なお、本通達は、安全・安心を前提に、地域交通の「担い手」「移動の足」不足を解消することを目的としているため、これらの問題に対する自家用車活用事業の実施効果や事業者により講じられる安全確保策を定期的に確認しながら、適切な時期に見直しを行うとされています。

(1) 許可基準

自家用車活用事業を実施しようとする事業者が、管轄の運輸支局長（運輸監理部長及び陸運事務所長を含む。）に対して許可申請をしたときは、大要下表の基準に従って審査されます。

対象地域、時期及び時間帯並びに不足車両数	<ul style="list-style-type: none"> ● タクシーが不足する地域、時期及び時間帯並びにそれぞれの不足車両数を、国土交通省が指定していること
資格要件	<ul style="list-style-type: none"> ● 運送法 4 条 1 項に基づき、一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けていること
管理運営体制	<ul style="list-style-type: none"> ● 運行管理規程に、下記(ア)~(エ)の事項が記載されていること <ul style="list-style-type: none"> (ア) 事業用自動車及び稼働させることが可能な自家用車の合計が 5 両以上の営業所においては、当該合計車両数の 40 両ごとに 1 名以上の有資格の運行管理者が選任されていること (イ) 運行管理を担当する役員等が選任され、運行管理に関する指揮命令系統が明確であること (ウ) 点呼、指導監督及び研修が実施される体制が確立され、設備が備えられていること (エ) 事故防止についての教育及び指導体制が確立され、かつ、事故の処理及び自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号、以下「事故報告規則」という。）に準じて行う報告等の責任体制その他緊急時の連絡体制及び協力体制が確立されていること ● 自家用車活用事業に係る運転者（以下「自家用車ドライバー」という。）に対し、旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号、以下「運輸規則」という。）36 条 2 項、38 条及び 39 条²に定められたものと同等の指導

² 運輸規則 36 条 2 項、38 条及び 39 条はいずれも事業者の運転者に対する指導や監督について規定した条文です。

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

	<p>等を行う体制が確立されていること</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 輸送の安全上支障のないよう、自家用車ドライバーの他業での勤務時間を把握すること
損害賠償能力	<ul style="list-style-type: none"> ● 自家用車活用事業について、対人 8,000 万円以上及び対物 200 万円以上の任意保険若しくは共済に加入していること又は運行業務開始までに加入する具体的な計画があること

(2) 許可に付する条件

許可に当たっては、下表の条件を付するものとします。

使用する自家用車について	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者ごとに使用可能な車両数は、地方運輸局長等が通知する範囲内であること <ul style="list-style-type: none"> ➢ 通知する車両数は、許可地域ごとに国土交通省が指定している不足車両数の範囲内であり、かつ、営業所の事業用自動車の車両数（許可対象地域の営業所の車両数が著しく少ないなど、地方運輸局長等が必要と認める場合についてはこの限りではない。）の範囲内とする ● 事業者は、契約関係にある自家用車ドライバーが自家用車活用事業の用に供する自家用車を登録し、同車両（以下「登録車両」という。）に係る情報を適切に管理すること <ul style="list-style-type: none"> ➢ なお、登録車両の数に制限は設けない ● 自家用車活用事業の用に供する間、自家用車活用事業の用に供する車両である旨を自家用車の外部に見えやすく表示すること <ul style="list-style-type: none"> ➢ また、事業者の名称を外部から把握できるよう措置を講ずること ● 自家用車は、乗車定員 10 人以下であること
自家用車ドライバーについて	<ul style="list-style-type: none"> ● 第一種運転免許（初心運転者期間にあるものを除く。）又は第二種運転免許を保有し、自家用車活用事業に従事する日前 2 年間に於いて無事故（自動車の転覆、転落等、事故報告規則 2 条に定める「事故」をいう。）であり、かつ、運転免許の停止処分を受けていないこと ● 事業者は、運輸規則 36 条 2 項の規定に基づき行うものと同様の研修（大臣認定講習を含む、ただし接遇等必要な研修科目の受講が必要）及び運輸規則 38 条に基づき行うものと同様の指導監督を行うこと

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者は、事業者の名称、自家用車ドライバーの氏名、運転免許証の有効期限及び作成年月日が記載された運転者証明（電磁的記録でも可）を自家用車ドライバーに対して発行し、携行させること
運行管理及び車両整備管理	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者は、関連通達（「自家用車活用事業における運行管理について」（国自安第 182 号）³及び「自家用車活用事業における自家用車の車両整備管理について」（国自整第 283 号）⁴）に基づき、運行管理及び車両の整備管理を行うこと
運送形態・態様について（右記の形態・態様で実施されるものであること）	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者と事業者の間で運送契約が締結され、事業者が運送責任を負うものであること ● 運送の引受け時に発着地が確定している運送であること ● 運送の引受けに当たって、自家用車活用事業による運送サービスが提供されることについて、利用者の事前の承諾を得ていること ● 運賃及び料金は、事業者の事前確定運賃制度に準ずること ● 運賃及び料金の支払方法は、原則キャッシュレスによる方法であること ● 運送サービスの発地又は着地のいずれかが、事業者が許可を受けている営業区域内に存するものであること <ul style="list-style-type: none"> ➢ ただし、地域の旅客輸送需要に応じた運送サービスの提供を十分に確保することが困難であると認められる場合は、隣接する営業区域に営業所を有するタクシー事業者による運送サービスを認めることができる
稼働状況の報告	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者は、使用可能な自家用車の稼働状況について記録し、運輸支局からの求めに応じて報告すること

(3) 許可期間

許可期間は 2 年間とされています。

2. パブリックコメントからの変更点

国土交通省は、本制度に係るパブリックコメントにおける意見をもとに、本制度の内容を次のように変更しました⁵。

³ [自家用車活用事業における運行管理について](#)

⁴ [自家用車活用事業における自家用車の車両整備管理について](#)

⁵ [自家用車活用事業のパブリックコメントの状況及び制度案](#)

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

まず、2023年10月にタクシー営業所ごとの最低車両数を緩和⁶した影響等により、地方部において、タクシー不足車両数が営業区域内のタクシー車両数を超える時間帯等もあり得るといふ指摘を受けて、「不足車両数」が営業区域内の車両数を超えるという事象が確認された場合（地方運輸局長が必要と判断した場合）に、事業者が営業所に配置しているタクシー車両数を超えて、自家用車活用事業による自家用車の使用を可能としました。その際、逆に自家用車の供給過剰に陥ってタクシーと自家用車活用事業が共倒れになることがないよう、適切にモニタリングすることとしました。

また、個々の事業者による自家用車の「使用可能台数」と「登録可能台数」の区別が不明確であるという指摘を受けて、「使用可能台数」はタクシー不足分の範囲内とする一方で、「登録可能台数」には制限を設けないことを明確化しました。

さらに、タクシーが不足する地域・時期・時間帯が確認されたにもかかわらず、事業者が「不足車両数」を満たすだけの自家用車活用事業の許可申請を行わない場合が生じ得るといふ指摘を受けて、そのような場合には、隣接営業区域の事業者が自家用車活用事業を実施することを可能としました。

Ⅲ. タクシーが不足する地域・時期・時間帯と不足車両数の指定状況

本通達では、許可基準のうち「対象地域、時期及び時間帯並びに不足車両数」について、「タクシーが不足する地域、時期及び時間帯並びにそれぞれの不足車両数を、国土交通省が配車アプリ等のデータに基づき指定していること」とされています。

国土交通省は、2024年3月13日、タクシーが不足する地域・時期・時間帯と不足車両数について、タクシー配車アプリのデータ等に基づき算出を行い、これを公表しました⁷。対象となった営業区域は特別区・武三（東京23区、武蔵野市、三鷹市）、京浜区域、名古屋区域及び京都市域の4つです。2024年4月以降、公表された4営業区域については、自家用車活用事業を導入することが可能となります。

また、上記4区域に加えて、2024年4月中に8営業区域⁸の不足車両数が配車アプリデータ等に基づいて算出・公表され、2024年5月以降、当該8営業区域のうち事業者を実施意向のある地域において、順次自家用車活用事業が実施されることが予定されています。さらに、これら以外の地域においては、簡便な方法により不足車両数が算出され、2024年4月以降、事業者を実施意向がある場合には順次実施されることが見込まれています⁹。

⁶ [法人タクシー事業の申請に対する処理方針](#)。従来の最低車両数は10台あるいは5台でしたが、地方運輸局長が認める地域については、1両以上5両未満の配置で足りることになりました。

⁷ [2024年3月13日付国土交通省報道発表資料](#)

⁸ 札幌交通圏、仙台市、県南中央交通圏（埼玉）、千葉交通圏、大阪市域交通圏、神戸市域交通圏、広島交通圏、福岡交通圏が公表予定の8営業区域となっています。

⁹ [自家用車活用事業の進め方](#)

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

IV. 今後の展開

自家用車活用事業は、2024年4月から一部の営業区域において実施される予定であり、これにより、タクシー需給の逼迫が解消され、目下の課題であるタクシー不足状態が是正されることが期待されます。また、自家用有償旅客運送制度（運送法78条2号）を更に利用しやすいものへと改善する関連通達の改正等についてもパブリックコメントが実施され¹⁰、本制度と合わせて、深刻な地域交通の不足への対応が進められています。

他方で、本通達からは、自家用車活用事業における一般ドライバーの働き方として業務委託の形態を認めるかは明らかとなっておりませんので、今後明確化されることが望まれます。

事業者以外の者をライドシェアの運送主体とする制度については、2024年6月に向けて議論を進めていくとされていますが、こちらについても安全や利用者の保護等をどのように確保していくかが最重要の検討課題になると考えられます。

引き続きライドシェアの動向について注視していく必要があります。

NEWS

- **Chambers Asia-Pacific 2024 にて高い評価を得ました**
Chambers Asia-Pacific 2024 で、当事務所は TMT 分野を含む 19 の分野で上位グループにランキングされ、当事務所の弁護士が各分野で高い評価を得ました。TMT 分野では岡田 淳弁護士が Band 1 に選出されています。
- **The Legal 500 Asia Pacific 2024 にて高い評価を得ました**
The Legal 500 Asia Pacific 2024 で、当事務所は TMT 分野を含む 16 の分野で上位グループにランキングされ、当事務所の弁護士が各分野で高い評価を得ました。TMT 分野では林 浩美弁護士及び岡田 淳弁護士が Leading Individuals に、蔦 大輔弁護士が Next Generation Partners に、佐藤 典仁弁護士 Key Lawyers にそれぞれ選出されています。
- **Chambers Asia Pacific and Greater China Region Awards 2024 の Diversity & Inclusion: Outstanding Firm 部門にてショートリストに掲載されました**
Chambers and Partners による Chambers Asia Pacific and Greater China Region Awards 2024 の DEI Awards において、当事務所は Diversity & Inclusion: Outstanding Firm 部門のショートリストに掲載されました。

¹⁰ 自家用有償旅客運送制度の改正等の概要については、[AUTOMOTIVE NEWSLETTER 2024年3月号①](#)をご参照ください。

AUTOMOTIVE NEWSLETTER

当事務所における Diversity & Inclusion に関する取り組みについては、[こちら](#)のページよりご覧いただけます。

- 佐藤 典仁 弁護士が、東京交通新聞 3 面の『自動運転「レベル 4」解説⑨：レベル 4 実現、法制度の現状と未来』と題した記事に掲載されました