

2024年6月号① (Vol.24)

## 規制改革推進に関する答申 ～ライドシェアの全面解禁を推進する意見等について～

### I. はじめに

### II. 実施予定の措置（自家用車活用事業）

### III. 今後の検討課題（ライドシェア）

### IV. 今後の展開

森・濱田松本法律事務所

弁護士 佐藤 典仁

TEL. 03 6266 8717

[norihito.sato@mhm-global.com](mailto:norihito.sato@mhm-global.com)

弁護士 秋田 顕精

TEL. 03 6213 8172

[kensho.akita@mhm-global.com](mailto:kensho.akita@mhm-global.com)

弁護士 一井 梨緒

TEL. 03 5220 1904

[rio.ichii@mhm-global.com](mailto:rio.ichii@mhm-global.com)

### I. はじめに

2024年5月31日に、規制改革推進会議において「規制改革推進に関する答申～利用者起点の社会変革～」(以下「本答申」といいます。)が発表され、今後の検討課題として、タクシー事業者以外の者によるライドシェアの全面解禁についての審議結果が示されました<sup>1</sup>。

自家用車活用事業(いわゆる「日本版ライドシェア」)<sup>2</sup>は今年4月に運用が開始されましたが、同制度ではタクシー事業者が運行主体となるもののみが認められており、タクシー事業者以外の者が参入するためには、現行法の改正や新法の制定が必要となります。本答申は、2025年の通常国会への法案提出を視野に、タクシー事業者以外の者によるライドシェアの全面解禁を認める法案化作業を行うべきであると提言しています。

これに対して、岸田総理大臣、斉藤国土交通大臣、河野デジタル大臣の間では、自家用車活用事業等についてモニタリングと検証を進め、その間に、タクシー事業者以外の参入に関する法制度等について期限を設けずに検討するとしているものの、岸田首相は、同会議において、論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業のあり方の議論を進めることを指示しています<sup>3</sup>。同様に、「内閣府及び国土交通省の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める」旨が2024年6月21日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2024<sup>4</sup>」(いわゆる骨太方針2024)においても明記されており、今後の動きが注目されます。

本答申では、このほか、自家用車活用事業及び自家用有償旅客運送制度に関して実施された措置及び今後実施が予定される措置等についてまとめられています。

<sup>1</sup> <https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/publication/opinion/240531.pdf>

<sup>2</sup> 自家用車活用事業(いわゆる「日本版ライドシェア」)の概要については、[AUTOMOTIVE NEWSLETTER 2024年4月号](#)をご参照ください。

<sup>3</sup> [https://www.kantei.go.jp/jp/101\\_kishida/actions/202405/31kiseikaikaku.html](https://www.kantei.go.jp/jp/101_kishida/actions/202405/31kiseikaikaku.html)

<sup>4</sup> [https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/cabinet/honebuto/2024/2024\\_basicpolicies\\_ja.pdf](https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/cabinet/honebuto/2024/2024_basicpolicies_ja.pdf)

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

本号では本答申のうち、主として①自家用車活用事業に関して今後実施が予定されている措置の内容、並びに②タクシー事業者以外の者によるライドシェアに係る法制度に関する規制改革推進会議意見の内容及び今後の展開について取り上げます。

### II. 実施予定の措置（自家用車活用事業）

#### 1. 検討の対象及び前提

本答申において、ライドシェア関連施策として、自家用車活用事業と自家用有償旅客運送制度に関する施策の実施があげられています。

このうち、自家用車活用事業<sup>5</sup>とは、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、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して有償で運送サービスを提供するものです。地域交通の「担い手」や「移動の不足」といった深刻な社会問題に対応するため、タクシー事業者の管理の下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用し、タクシーが不足する分の運送サービスを供給することを目的として、自家用車活用事業が導入されました<sup>6</sup>。

下記では、自家用車活用事業に関して、今後の実施が見込まれるものについて説明します。

なお、本答申では、自家用有償旅客運送<sup>7</sup>についても検討されており、具体的には、地域公共交通会議において、交通サービスに関する議論を始めてから2か月程度で結論に至らない場合は、首長による判断を可能とする制度や、交通空白地の定義の柔軟化、自家用有償旅客運送の登録の更新を一定の条件の元、簡便にする制度、福祉有償運送の利用者範囲の明確化等が実施予定とされています。

#### 2. 自家用車活用事業

##### (1) 自家用車活用事業の施策効果の測定と制度の改善等

国土交通省は、対象地域において、自家用車活用事業の許可事業者数及びタクシー事業者数、マッチング率、稼働台数、登録ドライバー数、乗客を乗せたドライバー数等の数値をモニタリングし、対象地域における全ての時間帯で平均のマッチング率が90%以上となるよう制度改善を行うほか、対象地域以外の地域についてもデータを収集し、公表することとされています。

また、国土交通省は、自家用車活用事業について、各地域における実施状況を踏まえつつ、現行法の範囲内において可能な限り柔軟に運用を行うとともに、バージョ

<sup>5</sup> 道路運送法 78 条 3 号における「公共の福祉のためやむを得ない場合」とする取り扱いで実施しています。

<sup>6</sup> <https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/content/000324741.pdf>

<sup>7</sup> バス、タクシー等が運行されていない過疎地域等において、住民の日常生活における移動手段を確保するため、国土交通大臣又は地方公共団体の長の登録を受けた市町村、NPO 等が自家用自動車を使用して有償で運送する仕組みをいいます。道路運送法 78 条 2 号において規定されています。

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

ンアップを直ちに開始するとされています（雨天、電車トラブル、イベントへの柔軟な対応等）。

さらに、自家用車活用事業の運行可能数やダイナミック・プライシングをはじめとする運賃・料金の在り方について柔軟な対応を検討するとされています。

## （2）新規参入の促進

国土交通省は、準特定地域<sup>8</sup>について指定基準となる指標に関する 2023 年度の数値（速報値）を 2024 年 7 月に公表するとされています。

また、国土交通省は、2024 年 10 月 1 日以降に準特定地域に指定され、又は、継続して準特定地域に指定されている営業区域について、当該営業区域内に自家用車活用事業へ参入するタクシー事業者が存在しないこと、又は、自家用車活用事業へ参入するタクシー事業者のみでは不足車両数を満たすことができないことにより、移動の不足を解消できない場合は、2024 年 10 月 1 日以降、他地域のタクシー事業者による当該営業区域における自家用車活用事業への参入を可能とすることとされています。これらの措置は 2024 年 7 月に措置を行うものとされています。

## （3）運行管理制度のデジタル化、柔軟な働き方実現を通じたドライバー確保

国土交通省は、自家用車活用事業の運行管理のデジタル化・遠隔化を進めることで、効率的な安全管理を実施しつつ、自家用車活用事業のドライバーの自律的かつ柔軟な働き方を実現する観点から、以下の措置を講ずることとされています。これらの措置は 2024 年度に検討を実施し、結論が出次第速やかに措置を行うものとされています。

### ① 大雨、大雪等の異常気象時等における輸送の安全のための措置<sup>9</sup>

異常気象時等における輸送の安全のための措置を運行管理者の設置を営業所内に限定せず、デジタル技術を活用して行うことについて検討し、所要の措置を講ずるとされています。

本答申では、運行の安全は運営事業者が異常気象等により運行に注意が必要と判断する場合に運営事業者が使用するアプリ上で運営事業者によって自家用車ドライバーに対して注意喚起を行い、かつ、運行継続が危険と判断する場合は、当該運営事業者が当該地域でのサービスの提供をアプリ上で中止する方法によっても確保される可能性があるとして整理しています。

### ② 過労防止の措置<sup>10</sup>

従来の方法によらず、デジタル技術を活用し、過労防止のための措置について検討し、所要の措置を講ずることとされています。

本答申では、自家用車ドライバーの過労防止は、運営事業者がアプリ上で把握す

<sup>8</sup> 特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成 21 年法律 64 号）3 条の 2 第 1 項により指定されています。

<sup>9</sup> 旅客自動車運送事業運輸規則 20 条。

<sup>10</sup> 旅客自動車運送事業運輸規則 21 条 1 項。

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

る自家用車ドライバーの乗務時間と自家用車ドライバーがアプリ上で自己申告する他の自動車運転業務に従事した時間を合算して、一定の上限時間以下であることを新規配車依頼の条件とし、当該上限時間を超過した自家用車ドライバーへの新規配車依頼を行わないこととし、かつ、上限時間に達する前に自家用車ドライバーへ注意喚起を行い、当該ドライバーによる就業時間管理を支援する方法によっても同様に実施できる可能性があるとして整理しています。

③ 自家用車ドライバーの運行中の体調変化等により安全な運行の継続に支障が生ずるおそれがある場合の措置（以下「体調変化への対応」といいます。）<sup>11</sup>

デジタル技術を活用した体調変化への対応について検討し、所要の措置を講ずることとされています。

本答申では、体調変化時の運行の安全は、自家用車ドライバー自身によるアプリ上での申出や乗客からのアプリによる連絡等によって自家用車ドライバーの体調変化等を把握し、AI等を活用して対応する方法によっても確保される可能性があるとして整理しています。

④ 点呼等の措置及び運輸規則 21 条 4 項及び 5 項に準じて行う酒気帯び及び体調不良等による自家用車ドライバーの運行差止めの措置（以下「運行可否判断等」といいます。）<sup>12</sup>

デジタル技術を活用し、運行管理者の対面による点呼等によらない運行可否判断等について検討し、所要の措置を講ずることとされています。

本答申では、点呼等及び運行可否の判断は、運営事業者が、稼働前にアプリ上の顔認証その他の方法で自家用車ドライバーの本人確認を行い、かつ、就業を希望する自家用車ドライバーに対し、配車依頼を行う前に遠隔でのアルコールチェッカーによる酒気帯びの有無の確認、アプリ上での健康状態に関するチェックリストへの回答及び車両整備の記録簿のアップロード等を依頼し、当該結果を踏まえて配車依頼の可否を自動又は遠隔で判断する、また、業務終了時にアプリ上で業務完了の旨及び酒気帯びの有無を報告するよう自家用車ドライバーに依頼するという方法によっても実施できる可能性があるとして整理しています。

⑤ 自家用車ドライバーが行う業務の記録（以下「業務記録」といいます。）<sup>13</sup>

デジタル技術を活用した業務記録について検討し、所要の措置を講ずることとされています。

本答申では、業務記録については、正確な記録が可能かつデータの改ざんが不可能なアプリ・GPS等を活用して把握できる情報は、ドライバー自身による記録を不要とするのも可能と考えられるとして整理しています。

⑥ 指導監督<sup>14</sup>

デジタル技術を活用したドライバーへの教育・研修方法について検討し、運行管

<sup>11</sup> 旅客自動車運送事業運輸規則 21 条 7 項。

<sup>12</sup> 旅客自動車運送事業運輸規則 24 条。

<sup>13</sup> 旅客自動車運送事業運輸規則 25 条 3 項 4 項。

<sup>14</sup> 旅客自動車運送事業運輸規則 38 条、39 条。

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

理通達<sup>15</sup>の改正その他の所要の措置を講ずることとされています。

本答申では、運行の安全は、乗客による自家用車ドライバーへの評価に基づく自家用車ドライバーの自主的な改善や、評価に応じた新規配車依頼の判断、ドライブレコーダーやアプリ等により把握する危険運転データのAI分析結果に応じて、運営事業者又は外部専門機関等において一定の教育・研修を受講するまでの新規配車依頼の停止等の方法によっても確保される可能性があるとして整理しています。

また、これらの措置を検討した結果、労働基準法上の労働者性が認められない業務委託による就業が可能となる場合には、業務委託で就業する自家用車ドライバー（以下「業務委託型ドライバー」といいます。）の適正な就業条件の確保について、例えば以下のような措置の必要性を指摘する声があることも踏まえ検討を行うべきであるとされています。これらの措置は2024年度に検討を実施し、結論が出次第速やかに措置を行うものとされています。

- ① 業務委託型ドライバーに対するアプリ接続時間選択の自由及び接続時間中の運送業務依頼に対する受注拒否の自由の保障
- ② 業務委託型ドライバーによる他の運営事業者や他業種での兼業の自由の保障
- ③ 稼働時間に応じた受注停止の推奨等による業務委託型ドライバーの稼働時間管理のサポート
- ④ 就業条件の変更に関する業務委託型ドライバー又はその組織する団体への意見聴取を行うよう努めること
- ⑤ 業務委託型ドライバーの国籍、信条、社会的身分、身体的又は精神的障害、性別等を理由とする差別禁止
- ⑥ 契約締結後の取引条件（業務の給付の内容、報酬の額、支払期日その他の取引条件に関する詳細）の明示
- ⑦ 業務委託型ドライバーを募集する際の業務内容等の明示
- ⑧ 運営事業者が業務委託ドライバーの登録を解除する際の事前予告

さらに、国土交通省に対し、自家用車活用事業及びタクシー事業の運行管理について、タクシー事業の許可を得ていなくてもデジタル技術の活用により運行管理を行い得る者への委託が可能な業務範囲を検討し、その結果を踏まえ、当該範囲の受委託に関する許可基準の策定その他の所要の措置を講ずることとされています。この措置は、2024年度に検討を実施し、結論が出次第速やかに措置を行うものとされています。

#### (4) その他

ロボタクシーによる有償運送の実施に際して、運行管理の車両メーカー等に対して外部委託が可能な範囲を明確化することとされています。

<sup>15</sup> 「自家用車活用事業における運行管理について」（令和6年3月29日国自安182号）。

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

### Ⅲ. 今後の検討課題（ライドシェア）

#### （1）現状の問題点

タクシー事業者以外の者によるライドシェアに係る法制度に関する規制改革推進会議意見において、2024年4月における自家用車活用事業の開始等は、一定の評価はできるものの、運営主体がタクシー事業者に限定されていること、局所的な運用となっていること等を理由として、移動の足を全国で確保することや地域の崩壊を食い止めることの解決に対して十分な制度であるとは言い難い状況であるとしています。

その上で、自家用車活用事業等に関するデータを収集・検証するほか、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業を位置づける新たな法制度の法案化作業を直ちに進めるべきであるとしています。その際、移動の足を確保し地域を守ること、安全性の確保に向けてデジタル技術を最大限活用することなど、生産年齢人口の急減その他の社会環境の変化でも中長期的に機能する方策の確立が必要であることに留意すべきであるとしています。

#### （2）法制度の骨格

また、規制改革推進会議意見として、デジタル技術を活用したライドシェア事業を実現する法制度の骨格案も提案されています。

その中では、デジタル技術を活用した遠隔運行管理や安全設備の装着、性犯罪対策等を通じて車両とドライバーの安全性を最高水準で確保すること、ライドシェア事業者が事故時の責任を直接負うことや、ドライバーの柔軟な働き方を支援する制度、運賃制度の柔軟化等が提案されています。また、全国展開を可能とするために、タクシー業との共存も配慮しつつ、運行主体を拡大してライドシェア事業の許可制を導入することや地域的な制限の撤廃が提案されています。

### Ⅳ. 今後の展開

本答申においては、自家用車活用事業について、モニタリング制度や制度の改善、新規参入の促進、運行管理制度のデジタル化については詳細に検討された一方で、自家用車ドライバーの就業条件については必ずしも明らかになっていません。自家用車ドライバーの就業条件については、国土交通省交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会においても検討されており<sup>16</sup>、検討結果がまとめられた中間とりまとめが発表されていますが、同中間とりまとめにおいても、自家用車活用事業のドライバーの働き方については継続して議論されるべきものとされており、今後の動向を注視する必要があります。

上記の論点も含め、骨太方針2024にも記載されたとおり、今後の、法制度を含めた事業の在り方の議論を注視していく必要があります。

<sup>16</sup> [https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/jidosha01\\_sq\\_000036.html](https://www.mlit.go.jp/policy/shingikai/jidosha01_sq_000036.html)

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

## セミナー情報

- セミナー [『モビリティ・ロードマップ 2024\(自動運転法制を中心に\)とモビリティ DX 戦略』](#)  
開催日時 2024年7月29日(月) 15:00~17:00  
講師 佐藤 典仁  
主催 株式会社イード

## 文献情報

- 論文 「モビリティ（自動運転・ライドシェア）に関する最新の議論状況」  
掲載誌 法律のひろば Vol.77 No.22  
著者 佐藤 典仁、飯野 悠介、中山 優（共著）
- 論文 「International Comparative Legal Guide to: Aviation Law 2024 - Regulations on Drone Flights in Japan」  
掲載誌 International Comparative Legal Guide to: Aviation Law 2024 12th Edition  
著者 戸嶋 浩二、林 浩美、大段 徹次（共著）
- 論文 「Latest legal trends in Japan on automated vehicles」  
掲載誌 Asia Business Law Journal March-April 2024 Volume 8 | Issue 5  
著者 佐藤 典仁、飯野 悠介（共著）

## NEWS

- **ALB Japan Law Awards 2024 にて受賞しました**  
トムソン・ロイターグループの国際的法律雑誌である ALB (Asian Legal Business) による ALB Japan Law Awards 2024 において、当事務所は Japan Law Firm of the Year を含む 9 個のカテゴリーにて受賞しました。  
佐藤 典仁 弁護士は、Young Lawyer of the Year (Law Firm) に選出されています。
- **The Best Lawyers in Japan™ 及び Best Lawyers: Ones to Watch in Japan™ (2025 edition) にて高い評価を得ました**  
Best Lawyers® による、The Best Lawyers in Japan™ (2025 edition) にて、下記 5 名の弁護士が "Lawyer of the Year" に選ばれました。  
  
棚橋 元 - Private Equity, Private Funds and Venture Capital Law  
小林 卓泰 - Energy Law  
堀 天子 - FinTech Practice

## AUTOMOTIVE NEWSLETTER

大室 幸子 - Litigation

田中 浩之 - Privacy and Data Security Law

加えて、当事務所の弁護士 157 名が The Best Lawyers in Japan™ に、42 名が Best Lawyers: Ones to Watch in Japan™ に選出されております。

Transportation Law 分野では、佐藤 典仁 弁護士が選出されています。

➤ **【重要】当事務所または当事務所の弁護士・スタッフ名を騙った詐欺にご注意ください**

当事務所を騙り出会い系詐欺などの被害相談を受けると宣伝するウェブサイトが確認されました。当事務所は、このようなウェブサイトは一切関係がございません。ウェブサイト記載の連絡先に連絡することのないようお願い申し上げます。

また、当事務所の弁護士名を騙り被害弁償をする等の電話やメールを送っている事例が確認されました。当事務所は、このような事件には一切関係がございません。

当事務所または当事務所の弁護士・スタッフ名を名乗る者からのお心当たりのない連絡を受けた場合は、すぐには応じず、相手の身元を十分にご確認ください。また、併せて下記連絡先までお知らせくださいますようお願い申し上げます。

なお、当事務所の弁護士が、連絡を差上げた事案について、当事務所の他の弁護士・秘書・スタッフ、他のオフィスなどには連絡しないように伝えることはありません。

そのようなことを伝えられた場合は、基本的に詐欺であるとご理解下さい。

森・濱田松本法律事務所

Tel: 03-5220-1800 (総合案内) (9時00分～17時00分)

E-mail: mhm\_info@mhm-global.com