

「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」  
に関するパブリックコメントの募集結果について

令和6年4月10日  
国土交通省物流・自動車局

国土交通省では、令和6年2月9日（金）から令和6年3月9日（土）まで、「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」に関するパブリックコメントの意見の募集を行いました。

その結果、本件に関して、7718件の御意見が寄せられました。

お寄せいただいた御意見の概要とそれに対する国土交通省の考え方を別紙のとおりまとめましたので公表いたします。

皆様の御協力に深く御礼申し上げますとともに、今後とも国土交通行政の推進に御協力いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

#### 1. 実施方法

- ① 募集期間：令和6年2月9日（金）から令和6年3月9日（土）まで
- ② 周知方法：電子政府の総合窓口（e-Gov）に掲載
- ③ 意見提出方法：電子政府の総合窓口の意見提出フォーム、電子メール、FAX及び郵送

#### 2. 意見数

提出意見7718件

#### 3. お問い合わせ先

国土交通省物流・自動車局旅客課意見募集担当

電話番号：03-5253-8111（内線41-202）

※ 内容を適宜要約してとりまとめさせていただいております。

※ 今回の改正と直接的に関係がなかったご意見については、一部掲載されていないものもございます。これらのご意見につきましても内容を確認させていただき、今後の施策の推進に当たって、参考とさせていただきます。

## ご意見の概要及び国土交通省の考え方

## 【運送主体に関するご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
事故や犯罪の発生リスクを小さくすること等、一般ドライバーによる旅客運送の安全性を担保するためには、運送主体をタクシー事業者とし、一般ドライバーはその管理下に置くべきである。	安全・安心の観点から、運送責任を負うタクシー事業者の管理の下、地域の自家用車や一般ドライバーによる運送サービスを可能とする制度としています。
運送責任の所在を明確にするべきであり、運送主体はタクシー事業者が担うべきである。	
犯罪発生防止、一般ドライバーの労務管理、情報管理や運送責任において懸念があるため、プラットフォームは運送主体とするべきではない。	
供給過剰を防ぎつつタクシー不足に対応するためには、タクシー事業者が運送主体となってタクシーとライドシェアの需要バランスを調整するべきである。	
外資系企業が参入した場合は、利益が海外へ流出するため、運送主体は国内企業が担うべきであり、タクシー事業者が担うことが妥当である。	
まずは、タクシー事業者を運送主体とし、制度の効果を検証していくべきである。	
運送主体はタクシー事業者とするべきである。	
自家用車・一般ドライバーの管理は、タクシー事業者ではなく、国が専門の機関を立ち上げて行ったり、運転代行者に担わせたりするべきである。	
運送主体は、タクシー事業のノウハウを有する者が担うべきであり、譲渡・譲受によってタクシー事業者へ参入する場合であっても、タクシー事業への知見がないのであれば、運送主体として認めるべきではない。	タクシー事業を運営できる管理運営体制等が整備されていれば、自家用車活用事業の運送主体になることができることとしています。
運送主体となるために、他業種からの参入を希望するのであれば、道路運送法上の許可を取得することは当然である。また、タクシー特措法に基づく特定地域・準特定地域のルールに従うことも当然である。	安全・安心の観点から、運送責任を負うタクシー事業者の管理の下、地域の自家用車や一般ドライバーによる運送サービスを可能とする制度としています。また、タクシー特措法に基づく特定・準特定地域に指定されている地域において新規参入を希望する場合は、同法のルールに従うことが必要です。
タクシー事業者以外の者が運送主体となった場合、当該事業者は利益優先となり、地域公共交通の担い手とはならないのではないかと懸念がある。	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による運送サービスを可能とする制度としています。

<p>研修・教育の体制確保、車両整備、安全性確保については、一般ドライバーの評価システムの導入等を通してタクシー事業者以外であっても実施できるものであり、運送主体として、旅客運送分野の他主体、運転代行業者、プラットフォーマーや個人の参入も認めるべきである。</p>	<p>安全・安心の観点から、運送責任を負うタクシー事業者の管理の下、地域の自家用車や一般ドライバーによる運送サービスを可能とする制度としています。研修・教育、車両整備、安全性確保については、タクシー事業者や運行管理者によりドライバーに対して適切になされるものであり、一般ドライバーの評価システムにより実施できるものではないと考えています。</p>
<p>タクシー事業のノウハウをライドシェアの運送主体にも共有・提供する仕組みとし、多様な事業者が運送主体として参入できる環境を整えるべきである。</p>	<p>既存のタクシー事業者以外の新たな事業者がタクシー事業に新規参入することにより、自家用車活用事業に参画できる環境整備について検討してまいります。</p>
<p>タクシー事業者の既得権益保護となる仕組みではなく、運送主体への新規参入を認め、自由競争の下で市場の需要に柔軟に対応するべきである。</p>	
<p>現行法の下では、タクシー特措法に基づく特定地域・準特定地域における参入規制があるため、タクシー事業への新規参入は困難であることから、この制度を見直して全国において運送主体として参入しやすい環境を整えるべきである。</p>	
<p>一般乗用旅客自動車運送事業の取得が困難な場合、運送主体への参入が制限されることとなる。</p>	
<p>運送主体への新規参入を認め、自由競争とするに当たっては、事業者に対する許認可制をとることによって安全性を担保する制度とするべきである。</p>	<p>輸送の安全を確保できる管理運営体制の整備などを確認し、タクシー事業者が自家用車活用事業を適切に実施することができるか審査を行い、許可を行うこととしています。</p>
<p>使用可能な車両数の制限、営業区域の制限等、全体的にタクシー事業者の既得権益保護となる仕組みであり、地域交通の担い手不足や移動の足の不足といった課題解決のための制度となっていないし、ライドシェアの利点が活かされない仕組みとなっている。</p>	<p>安全・安心の観点から、運送責任を負うタクシー事業者の管理の下、地域の自家用車や一般ドライバーによる運送サービスを可能とする制度としています。</p>
<p>タクシー事業者の既得権益保護となる仕組みは改める必要がある一方、一般ドライバーが旅客運送を行うことについては、安全面、車両整備、運賃の面で不安がある。</p>	<p>安全・安心の確保が重要であり、タクシー事業者による運送責任、運行管理、車両整備管理などの中で、タクシーサービスを補完する運送サービスとして提供することを考えております。</p>
<p>本制度は、タクシー事業者に対する規制緩和の仕組みにすぎないのではないかと。</p>	<p>本制度は、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、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す。</p>
<p>過疎地以外も含めた全国においてタクシー事業への新規参入を認め、運送主体としてプラットフォーマー等の参入を認めて、自由競争の下で市場の需要に柔軟に対応するべきである。</p>	<p>タクシー事業者以外の者がライドシェア事業を行うことを位置付ける法制度については、自家用車活用事業等の施策の実施効果を検証した上で、6月に向けて議論することとしております。</p>

<p>夜間営業を行わないタクシー事業者が運送主体となると、タクシーが不足する時間帯における移動の足は確保できないのではないか。</p>	<p>タクシーが不足する地域、時期、時間帯が確認されたにも関わらず、当該地域におけるタクシー事業者から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がなされない場合には、隣接営業区域のタクシー事業者による自家用車活用事業を可能とするよう、内容を修正いたしました。</p>
<p>移動の足を確保するために、タクシー事業者の管理下に置かれる必要はない。</p>	<p>安全・安心の観点から、運送責任を負うタクシー事業者の管理の下、地域の自家用車や一般ドライバーによる運送サービスを可能とする制度としています。</p>
<p>タクシー事業者がいない地域においては、自家用車活用事業は利用できないということか。</p>	<p>タクシー事業者が存在しない地域においても、隣接営業区域のタクシー事業者による応援により、自家用車活用事業が活用いただけることを明確に記載しました。</p>
<p>タクシー事業へ配慮した制度とする必要はある一方、地域交通の課題については自治体が対策を講じるべきである。</p>	<p>ご指摘のとおり、地域交通の課題については、地方公共団体が自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、実施していく責務を有しております。</p>
<p>福祉タクシー事業者が、その一般乗用旅客自動車運送事業の許可の福祉限定の解除を受けてライドシェアの担い手となるべきである。</p>	<p>一般乗用旅客自動車運送事業の許可の際に付された条件が解除された場合には、通常のタクシー事業者として、自家用車活用事業の運送主体となることができます。</p>
<p>運送主体は、旅客運送を行うタクシー事業者又はバス事業者以外は認めるべきではない。</p>	<p>安全・安心の観点から、運送責任を負うタクシー事業者の管理の下、地域の自家用車や一般ドライバーによる運送サービスを可能とする制度としています。</p>

#### 【対象地域・時期・時間帯に関するご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
<p>自家用車活用事業の対象地域は、過疎地域等の住民生活への影響が現に生じている地域に、極力限定的に捉えるべきである。</p>	<p>自家用車活用事業は、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のものであり、タクシー事業を補完するものと位置づけしており、タクシーの不足する範囲内で実施するものとしています。</p>
<p>一般ドライバーの参画により、タクシードライバーの収入に影響が及ぶおそれがあることから、自家用車活用事業の対象は、タクシーが不足する時間帯や状況に限ることとし、近距離を運行する場合に限定するべきである。</p>	
<p>タクシーが不足する時期・時間帯のうち、タクシー事業者における勤務シフトの工夫で対応できない部分を自家用車活用事業の対象とするべきである。</p>	
<p>対象地域・時期・時間帯を指定すると、一般ドライバーは稼働しづらいのではないか。</p>	
<p>当面は、対象地域・時期・時間帯を指定するとしても、将来的には全国において認めるべきである。</p>	
<p>タクシーが不足している地域によっては、ライドシ</p>	

<p>エアの導入が常時必要な地域もあるのではないか。</p>	
<p>タクシー不足への対応は市場原理に委ねればよく、対象地域は限定するべきではない。</p>	<p>タクシー特措法に基づく地域指定にあたっては、タクシー車両の多寡に着目（保有しているタクシー車両に見合うドライバーがいることが前提）して行われているものです。一方で、コロナ禍後の状況としては、ドライバーが著しく不足していることから、保有車両を稼働させることができず、タクシー不足が生じています。これらの理由により、タクシー特措法に基づく指定地域においても、供給不足が生じることはあり得ます。</p>
<p>それぞれの地域におけるタクシー不足の度合いに応じた制度とするべきである。</p>	<p>配車アプリが普及していない中核市等、配車アプリデータに基づき不足車両を算出できない地域においては、データを収集し不足車両数を検証することを前提に、自家用車活用事業を活用いただけるよう検討してまいります。</p>
<p>タクシー特措法に基づく特定地域・準特定地域においては、供給量の制限があるにもかかわらず、一般ドライバーの運行を認めるのは、制度と矛盾しているのではないか。自家用車活用事業の対象地域は、特定地域・準特定地域以外の地域に限るべきである。</p>	<p>タクシーの供給が需要に追い付かないことが合理的に予測される地域、時期、時間帯を導き出せるよう、モニタリングや検討を続けてまいります。</p>
<p>対象地域・時期・時間帯を特定するに当たって配車アプリ等のデータを使用すると、タクシーが不足しているにもかかわらず、配車アプリが普及していない中核市等において自家用車活用事業を行うことができないのではないか。また、対象地域・時期・時間帯を特定すると、自家用車の稼働範囲を限定することとなり、サービス低下を招くのではないか。</p>	<p>タクシーが不足する対象地域、時期、時間帯は、客観指標化された配車アプリ等のデータに基づき特定することとしています。</p>
<p>天候、災害、イベント等の特需に対応するためには、対象地域・時期・時間帯を画一的に指定するべきではない。</p>	<p>一方、配車アプリ普及率が低いなどアプリデータから不足車両数を導き出すことが困難な地域についても、本制度を活用しながらデータを検証できる方策を検討します。</p>
<p>対象地域・時期・時間帯は、配車アプリの普及如何にかかわらず、客観的なデータに基づいて指定するべきである。</p>	<p>対象地域・時期・時間帯は、配車アプリ等のデータではなく、タクシー1台当たりのドライバー数やタクシー稼働率といったデータを利用して指定するべきである。</p>
<p>対象地域・時期・時間帯は、常に最新の配車アプリ等のデータに基づき、迅速に指定するべきである。</p>	<p>対象地域・時期・時間帯は、配車アプリ等のデータではなく、自治体や利用者の意見、タクシー事業者の判断により指定するべきである。</p>
<p>対象地域・時期・時間帯は、配車アプリ等のデータではなく、タクシー1台当たりのドライバー数やタクシー稼働率といったデータを利用して指定するべきである。</p>	<p>タクシー不足の要因は様々である上、配車アプリが普及していない地域もあることから、配車アプリ等のデータでは、タクシー不足の状況を正しく把握し、適切に需要を予測することはできないのではないか。</p>
<p>対象地域・時期・時間帯は、配車アプリ等のデータではなく、自治体や利用者の意見、タクシー事業者の判断により指定するべきである。</p>	

<p>配車アプリのデータを分析するに当たっては、実際のアプリの稼働状況を考慮するべきである。</p>	<p>配車アプリのデータの分析に当たっては、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者からの配車依頼の件数を分母とし、</li> <li>・配車依頼に対するタクシー運転者からの承諾件数を分子として、</li> </ul> <p>この「配車依頼」分の「承諾」、すなわちマッチング率を曜日・時間帯ごとに算出しました。</p>
<p>対象地域・時期・時間帯の指定に当たっては、コミュニティバスの運行状況についても考慮するべきである。</p>	<p>地域公共交通政策の観点から「担い手」「移動の足」不足対策について議論を進めてまいりたいと考えています。</p>
<p>対象地域・時期・時間帯の指定に当たっては、供給過剰が起きないようにモニタリングを行うべき。</p>	<p>自家用車活用事業を開始した地域においては、タクシーとそれを補完する自家用車の需給の状況を確認し、バランスが崩れることがないように適切にモニタリングを行い、制度を運用してまいります。</p>
<p>対象地域・時期・時間帯の特定プロセスは、透明性・公平性を確保するため、公開するべきである。</p>	<p>対象地域、時期、時間帯の特定に当たっては、配車アプリ事業者の協力を得て、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者からの配車依頼の件数</li> <li>・配車依頼に対するタクシー運転者からの承諾件数などのデータを活用しています。</li> </ul> <p>この「配車依頼」分の「承諾」、すなわちマッチング率を曜日・時間帯ごとに算出した上で、マッチング率が90%を切る時間帯を特定しました。また、マッチング率に関するデータについても公開しております。</p>
<p>タクシー不足が解消されたと判断された場合には、対象地域の指定は解除するべきである。</p>	<p>タクシーが担うべき移動需要がタクシーによって充足され、不足車両数がない状態になれば、当該地域において自家用車活用事業を実施する必要はなくなると認識しています。</p>
<p>対象時間帯が深夜となることはあるのか。</p>	<p>配車アプリデータ等により、深夜帯にタクシーが不足していると判断された場合には、当該時間帯が自家用車活用事業の対象時間帯となり得ます。</p>

### 【使用可能な車両数に関するご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
<p>使用可能な車両数を無制限とすると、供給過多や交通障害を招くおそれがあることから、使用可能な車両数には制限を設けるべきである。</p>	<p>自家用車活用事業は、タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、その不足を補完する範囲内で実施することを許可するものです。</p>
<p>タクシー事業の補完という制度趣旨に鑑み、使用可能な車両数の上限は、タクシー事業者の営業所ごとに配置しているタクシー車両数とするべきである。</p>	<p>このため、本事業によりタクシー事業者が使用可能な自家用自動車の車両数は、配車アプリデータ等を活用して指定され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の範囲内とすることとしています。</p>
<p>使用可能な車両数には制限を設けるべきである。</p>	
<p>不足車両数は、配車アプリ等の客観的なデータに基づいて決定するべきである。</p>	

使用可能な車両数は、タクシー特措法に基づく総量規制の範囲内とするべきである。	
使用可能な自家用車の車両数は、タクシードライバーへの影響と需要バランスの双方を踏まえて決めるべきである。	
使用可能な車両数は、特需も含めて需要に合わせて変動する仕組みとするべきである。	過去においては、タクシーが供給過剰に陥ったことにより、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となり、これを解消することを目的として、平成21年にタクシー特措法が制定されたという経緯があります。
早急に供給力を向上させる必要があるため、使用可能な車両数の上限は設けるべきではない。	こうした経緯も踏まえ、地域の運送サービスが供給過剰に陥らないよう留意して運用してまいります。
使用可能な車両数の上限をタクシー事業者の営業所ごとに配置している車両数とすると、一部地域を除いて供給過剰を招くのではないか。	
不足車両数の算定にあたっては、将来の不足数についても考慮するべき。	
タクシー特措法に基づく準特定地域の増車の制限を緩和するべきである。	
一般ドライバーの数は制限するべきではないため、使用可能な車両数に制限を設けるべきではない。	自家用車活用事業は、タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、その不足を補完する範囲内で実施することを許可するものです。 なお、登録車両の数に制限はありません。
タクシー事業者の営業所ごとに配置している車両数が少ない地域において使用可能な車両数を制限すると、タクシー不足は解消されないのではないか。	タクシー事業者が保有するタクシーの台数が極めて少ない地域においては、例外として、その台数を超えて自家用車を活用することができるよう、内容を修正いたしました。
地域の実情により、タクシー事業者の営業所ごとに配置している車両数を超えて自家用車を使用できるよう、柔軟な取扱いをするべきである。	
タクシーが不足しているにもかかわらず、使用可能な車両数を制限すると、タクシー不足は解消されないのではないか。	
不足車両数は、きちんと算出することができるのか。	配車アプリのデータが取れる地域においては、配車アプリデータによるマッチング率を算出し、マッチング率が90%を切る時間帯に、これを90%にするには追加的に何台のタクシー車両が必要になるかを算出して、これをタクシーの不足車両数とすることとしています。
同一営業区域内で複数のタクシー事業者が参画しようとする場合、使用可能な車両数はどのように割り振られるのか。	タクシー事業者からの申請車両数の合計が、当該地域の不足車両数を上回る場合には、タクシー事業者の申請車両数を加味して配分することといたします。
使用可能な車両数はどのように配分されるのか。グループ会社単位で配分されることはあるのか。	
タクシー事業者において、ドライバー数がタクシー台数を下回る場合には、自家用車の使用を認めるべきで	地域交通における「移動の足」不足を解消するため、タクシー事業者の営業所に配置されるタクシー車両の範囲

はなく、これを確認する仕組みとするべきである。	内で自家用自動車を活用できる制度としています。
使用可能な車両数は、いつ通知されるのか。	国土交通大臣が指定する対象地域、時期、時間帯と不足車両数は、準備が整った地域から順次公表する予定です。これを踏まえ、タクシー事業者に自家用車活用事業の実施意向がある地域において順次事業を開始できるよう、事業者ごとに使用可能な車両数を通知する予定です。
タクシー事業者ごとに営業所に配置している車両数を減車した場合には、使用可能な車両数も減少するのか。	配分されている車両数が、減車後の営業所に配置されている車両数を上回る場合には、使用可能な車両数も調整されることとなります。
タクシー事業者ごとに営業所に配置している車両数とは、ハイヤーも含まれるのか。	含まれます。

### 【一般ドライバーの働き方に関するご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
一般ドライバーの労務を管理し、事件や事故の発生を防ぐためには、タクシー事業者と一般ドライバーの関係は業務委託契約を認めるべきではなく、雇用関係とするべきである。	労働基準法の「労働者」か否か（雇用契約となるか否か）は、契約形式・名称に関わらず、「使用従属性」が認められるかによって判断されます。自家用車活用事業のドライバーとタクシー事業者の関係は、タクシー運転者とタクシー事業者と同様の関係を想定していますが、交通政策審議会自動車部会（第1回）において、厚生労働省より、自家用車活用事業のドライバーは、「労働者に該当すると判断される蓋然性が高い」という見解をいただいております。
一般ドライバーによる運行の安全性を確保するためには、指揮命令件をもって一般ドライバーを監督することが必要であり、仮にプラットフォームを運送主体と認める場合であっても、一般ドライバーとの関係は雇用関係とするべきである。	自家用車活用事業のドライバーとタクシー事業者との契約関係については様々な意見をいただいておりますが、安全の確保や適切な労働条件が確保されることを大前提に、引き続き議論してまいります。
タクシー事業者と一般ドライバーの関係として業務委託契約を認めると、ワーキングプアを生み、労働関係法令の適用を免れることになり、また、タクシードライバーとのイコールフットィングの観点からも、両者の関係は雇用関係とするべきである。	
タクシー事業者と一般ドライバーの関係として業務委託契約を認めると、無保険の自家用車や利用者情報の漏洩リスクがあるため、両者の関係は雇用関係とするべきである。	
タクシー事業者と一般ドライバーの関係は、雇用関係とするべきである。	
米国型ライドシェアは、ワーキングプアの問題が指摘されており、雇用関係の有無で労働力の確保の課題を解決しようとする議論は拙速している。	
タクシー事業者と一般ドライバーの関係を雇用関係とすると、一般ドライバーの確保が難しくなるため、両者の関係として業務委託契約を認めるべきである。	労働基準法の「労働者」か否か（雇用契約となるか否か）は、契約形式・名称に関わらず、「使用従属性」が認められるかによって判断されます。自家用車活用事業のドライバーとタクシー事業者の

<p>一般ドライバーをタクシー事業者に所属させることは、タクシー事業者の負担となるため、タクシー事業者と一般ドライバーの関係は業務委託契約を認め、勤務時間は一般ドライバー各人が管理することとするべきである。</p>	<p>関係は、タクシー運転者とタクシー事業者と同様の関係を想定していますが、交通政策審議会自動車部会（第1回）において、厚生労働省より、自家用車活用事業のドライバーは、「労働者に該当すると判断される蓋然性が高い」という見解をいただいております。</p>
<p>一般ドライバーの勤務時間の管理は必要だが、タクシー事業者と一般ドライバーの関係は業務委託契約を認めるべきである。</p>	<p>自家用車活用事業のドライバーとタクシー事業者との契約関係については様々な意見をいただいておりますが、安全の確保や適切な労働条件が確保されることを大前提に、引き続き議論してまいります。</p>
<p>一定期間タクシー事業者に雇用された後、業務委託契約により、一般ドライバーが自家用車を運行できるようにするべきである。</p>	
<p>タクシー事業者と一般ドライバーの関係は業務委託契約を認めるべきである。</p>	
<p>副業として一般ドライバーになろうとしている者に対して、その働き方を制限するのはおかしい。</p>	
<p>一般ドライバーには、副業、兼業、業務委託等、多様な働き方を認めるべきである。</p>	
<p>タクシー事業者と一般ドライバーの関係は業務委託契約を認めるべきであるが、仮にプラットフォームと一般ドライバーが直接契約するとワーキングプアを生むおそれがあるため、運行管理を行う事業者を介在させるべきである。</p>	
<p>ライドシェアの導入により、タクシードライバー、一般ドライバー双方の収入が不安定となり、ワーキングプアを生むのではないか。</p>	<p>過去においては、タクシーが供給過剰に陥ったことにより、収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となり、これを解消することを目的として、平成21年にタクシー特措法が制定されたという経緯があります。</p> <p>こうした経緯も踏まえ、自家用車活用事業は、タクシーが不足する地域・時期・時間帯において、その不足を補完する範囲内で実施することとしており、地域の運送サービスが供給過剰に陥らないよう留意して運用してまいります。</p>
<p>副業を前提とすると、本業と副業の労働時間管理方法、過労運転の問題等が生じるのではないか。</p>	<p>過労運転が生じないよう、制度案においてタクシー事業者に対して、「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」を求めることとしています。</p>
<p>ギグワーカーの存在は正規雇用者の地位を不安定とする。</p>	
<p>副業・兼業する一般ドライバーについては、本制度の勤務時間を把握するのであって、他業の勤務時間については把握する必要がないという理解でよいか。</p>	

タクシー事業者と一般ドライバーの関係は雇用関係なのか、業務委託契約なのか。いずれにしる、一般ドライバーの勤務時間の管理はするべきである。	タクシー事業者と自家用車ドライバーの関係は、労働基準法の「労働者」か否か（雇用契約となるか否か）は、契約形式・名称に関わらず、「使用従属性」が認められるかによって判断されます。また、過労運転が生じないよう、制度案においてタクシー事業者に対して、「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」を求めていることとしています。
副業として一般ドライバーとなれることを期待する。	副業で一般ドライバーになることは可能です。
一般ドライバーとして従事することで、収入が安定し、雇用の安定につながる。	一般ドライバーとして従事し、副業として安定的に収入を得ることはあり得ると考えます。
タクシーが不足する時間帯・時期にピンポイントで一般ドライバーを雇用するのは難しいのではないかな。	自家用車活用事業のドライバーとタクシー事業者との契約関係については、様々なご意見がありますが、利用者の安全や適切な労働条件が確保されることを大前提に、担い手確保の観点で引き続き、議論してまいります。
非正規雇用が増えることに懸念がある。	本業をお持ちの方が副業で行う場合は、パート・アルバイトでの雇用が想定されます。ただし、現在、ドライバー不足が深刻となっていることから、正規のドライバーになって貰うべく国において支援措置も行っているところです。
タクシー事業者の取組によりタクシードライバー数が増加すると、自家用車活用事業の需要が低下し、一般ドライバーの仕事が減るおそれがあることから、一般ドライバーの長期的な雇用を担保する制度とするべき。	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・ドライバーを活用する運送サービスです。ただし、生産人口も減少の中、タクシードライバーになっていただくことも期待しております。

### 【運賃に関するご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
需要に応じた柔軟な制度として一般ドライバーを確保するため、運賃制度にはダイナミックプライシングを導入するべきである。	自家用車活用事業が、タクシー事業の補完という位置付けであること、また、利用者の需要が抑えられることがないよう、ダイナミックプライシングを導入することは想定していません。
ダイナミックプライシングは、供給過多と価格競争を生み、タクシードライバーの労働環境の悪化を招き、交通秩序を破壊するため、導入するべきではない。	自家用車活用事業の運賃は、安全の確保、利用者の利便の観点のほか、公共交通機関としてのタクシーの位置付けも踏まえたものである必要があると考えています。
ダイナミックプライシングには、需要を抑制する機能もあり、低所得者等の移動を困難とさせるなど、移動の不足の解消にはつながらず、導入するべきではない。	自家用車活用事業は、タクシー事業の補完という位置付けの下、その運賃・料金は、タクシー事業者の事前確定運賃制度に準ずることとしています。
ダイナミックプライシングを導入すると、極端な運	

賃設定がなされるおそれがあるのではないか。	
本制度にダイナミックプライシングを導入すると、タクシー運賃は需給に伴う変動がない一方、ライドシェアに係る運賃は変動することとなり、整合性がない。	
タクシー運賃とライドシェアに係る運賃は同等の金額とするべきである。	自家用車活用事業は、タクシー事業の補完という位置づけの下、自動車活用事業の運賃・料金は、タクシー事業者の事前確定運賃制度に準ずることとしています。
タクシー運賃とライドシェアに係る運賃が同等とすることは、タクシードライバーの運転技能が軽視されているということではないか。	
本制度の運賃をタクシー運賃と同等とすると、自家用有償旅客運送制度よりも高い運賃となり、利用者にとっては使いづらい制度となるのではないか。	
供給不足時に運賃が高くなるのは当然であり、ワーキングプアを生まないためにも、ライドシェアに係る運賃は、タクシー運賃よりも高く設定されるべきである。	
運賃の高いタクシーの使用を躊躇する者の需要を取り込むため、ライドシェアに係る運賃は、タクシーに係る運賃よりも安価にするべきである。	
事前に発着地が確定していること、決済をキャッシュレスとすることは利用者にとって不便な制度である。	自家用車活用事業では、自家用車ドライバーの負担を軽減し、自家用車ドライバーと利用者のトラブルを回避するため、運送引受け時の発着地確定、事前確定運賃制度、キャッシュレス決済の仕組みをとることとしています。
キャッシュレス決済を導入するべきである。	キャッシュレスによる決済を原則とすることとしております。
匿名で自動決済できるシステムとするべきである。	どのような決済システムを導入するかについては、タクシー事業者や配車アプリ事業者において検討されるものと考えています。
事前に発着地が確定していること、事前に運賃が確定していることは一般ドライバーと利用者双方にとって納得ができ、便利な制度である。	ご意見ありがとうございます。
一般ドライバーと利用者の相互評価の仕組みや事前確定運賃の制度を普及させてほしい。	相互評価の仕組みの導入については、各タクシー事業者や配車アプリ事業者の判断によりますが、いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。また、自動車活用事業の運賃・料金は、タクシー事業者の事前確定運賃制度に準ずることとしています。
事前確定運賃制度を採っているタクシー事業者は少なく、配車アプリ等を使いこなせず、確定した運賃を把握できない者もいるため、導入するべきではない。	自家用車活用事業では、自家用車ドライバーの負担を軽減し、自家用車ドライバーと利用者のトラブルを回避するため、運送引受け時の発着地確定、事前確定運賃制度、キャッシュレスによる決済を原則と

	<p>することとしていますが、配車アプリ、キャッシュレス以外の手段による配車依頼、決済も排除されていません。</p>
<p>事前確定運賃は、自家用車の維持管理コストを加味した額とするべきである。</p>	<p>タクシー事業者の事前確定運賃制度に準ずることとしています。</p>
<p>事前確定運賃はどのように算出するのか。</p>	
<p>障害者チケットや福祉チケットを利用できるようにするべきである。</p>	<p>配車アプリ上での決済を除けば利用することは可能です。</p>
<p>事前確定運賃制度をとるライドシェアと、そうでないタクシーを同時に配車することはできるのか。</p>	<p>可能です。</p>
<p>事前確定運賃制度だけでなく、定額運賃制度によることも可能とするべきではないか。</p>	<p>今般の制度においては、事前確定運賃に限定しております。今後の制度改善にあたり参考とさせていただきます。</p>
<p>本制度に係る運賃に制約を設けるべきではない。</p>	<p>自家用車活用事業の運賃は、安全の確保、利用者の利便の観点のほか、公共交通機関としてのタクシーの位置付けも踏まえたものである必要があると考えています。</p> <p>自家用車活用事業は、タクシー事業の補完という位置付けの下、その運賃・料金は、タクシー事業者の事前確定運賃制度に準ずることとしています。</p>
<p>一般ドライバーと利用者との間に運賃トラブル等が生まれにくいような制度とするべきである。</p>	<p>自家用車活用事業では、自家用車ドライバーの負担を軽減し、自家用車ドライバーと利用者のトラブルを回避するため、運送引受け時の発着地確定、事前確定運賃制度、キャッシュレス決済の仕組みをとることとしています。</p>
<p>運賃はどのように利益分配されるのか。</p>	<p>タクシー事業者と自家用車ドライバーの契約に基づき配分されるものと考えています。</p>

### 【営業区域に関するご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
<p>発着地のいずれかがタクシー事業者の営業区域内に存することとする条件がない場合、一般ドライバーが都市部に集中し、地方のタクシー不足は解消されないのではないか。</p>	<p>自家用車が都心部のみに集中して、「移動の足」不足の解消に繋がらない恐れが生じるおそれがあるほか、自家用車ドライバーが長距離の運送・回送などを強いられ、過労運転に繋がるおそれがあることから、タクシーの営業区域制度を活用することとしています。</p>
<p>タクシー業界との共存するためには、自家用車の発着地のいずれかがタクシー事業者の営業区域内に存することとするべきである。</p>	
<p>自家用車の発着地のいずれかがタクシー事業者の営業区域内に存することとするべきである。</p>	
<p>利用者のニーズに対応し、柔軟な運行を可能とするためには、自家用車の発着地のいずれかがタクシー事業者の営業区域内に存することとする条件は不要</p>	<p>自家用車が都心部のみに集中して、「移動の足」不足の解消に繋がらない恐れが生じるおそれがあるほか、自家用車ドライバーが長距離の運送・回送など</p>

とすべきである。	<p>を強いられ、過労運転に繋がるおそれがあることから、タクシーの営業区域制度を活用することとしています。</p> <p>ただし、タクシーが不足する地域、時期、時間帯が確認されたにも関わらず、当該地域におけるタクシー事業者から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がなされない場合には、隣接営業区域のタクシー事業者による自家用車活用事業を可能とするよう、内容を修正いたしました。</p>
自家用車の発着地のいずれかがタクシー事業者の営業区域内に存することとすると、過疎地域やタクシーが不足している地域における移動の不足の解消につながらないのではないか。	
自家用車の発着地のいずれかがタクシー事業者の営業区域内に存することとすることは、一般ドライバーの乗客獲得機会を狭めるものであり、利用者にとってもメリットがないのではないか。	
本制度においては、そもそも運送主体をタクシー事業者に限ることも含めて、自家用車の発着地のいずれかがその営業区域内に存することとする条件を不要とするべきである。	
隣接営業区域の自家用車を稼働させることで、需給バランスを調整することができるのではないか。	
営業区域は、地方ブロック単位とした方が、利用者利便に資するのではないか。	
一般ドライバーの保護のためには、営業区域ではなく、走行距離を制限するべきである。	
自家用車活用事業の営業エリアは、タクシーの営業区域のうち、タクシーが不足しているエリアに限定するべきである。	<p>今後の制度・運用をフォローアップし、見直していくに当たって、貴重なご意見とさせていただきます。</p>

### 【その他のご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
一般ドライバーの活用に当たっては、タクシードライバーに第二種免許が必要であることとの整合性をとる必要があり、一般ドライバーにも二種免許の取得を求めるべきである。	<p>自家用車活用事業の運転手には、タクシー事業者による研修、指導監督の徹底や直近の事故歴の確認のほか、タクシー事業者と同等の運行管理を受けるなど安全を確保するために一定の基準を設けています。</p>
第二種免許を保有していない一般ドライバーには、車検や保険、事故歴や違反の確認など、タクシードライバーと同等の規制を課すべきである。	
一般ドライバーによる運行の安全性を担保するには、タクシードライバー以上の規制を課すべきである。	
第一種免許を保有している者であれば、一般ドライバーとして活用できることとするべきである。	<p>本事業は、タクシーの補完的役割を担うことから、安全を確保するため、タクシー事業者による教育や運行管理など一定の要件を課した上で、第一種免許保有者を一般ドライバーとして活用できることとしています。</p>
一般ドライバーは、年齢制限、過去に犯罪歴がないこと、無事故・無違反であることなどの要件を求めるべきである。	<p>本事業の運転手にも、タクシー事業者による研修や一定期間の事故歴の確認を義務づけるなど、安全を確保するために一定の基準を設けています。</p>
外国人ドライバーを活用する場合には、日本語能力	<p>運転手の採用については、各事業者の判断となりま</p>

試験の資格取得を要件とするべきである。	す。
タクシーとライドシェアのドライバー双方の収入低下や、事故の発生リスクのおそれがあるため、外国人ドライバーは活用するべきではない。	
一般ドライバーの安全への意識が欠如していると認められる場合、一般ドライバーとしての活用をとりやめることはできるのか。	運送の責任はタクシー事業者が負うことになるため、タクシー事業者の判断とはなりますが、そのようなドライバーについては適切に研修・指導や契約解除がなされるものと認識しています。
自家用車やドライバーに係る基準は明確化するべきである。	自家用車ドライバーには資格要件を設けています。
タクシー事業者が、一般ドライバーに一定の要件への充足を求めることは可能か。	タクシー事業者において、例えば、優良運転者であることなど一定の要件を定めることは可能です。
ライドシェアのドライバーとして、一定期間、運行した後に二種免許の取得を必須としたり、無事故・無違反だった者に対しては、二種免許の取得要件を緩和したりするなど、タクシードライバー数を増加させる仕組みとするべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
二種免許を保有していない一般ドライバーは、運転技能、マナー、イレギュラー時の対応などに懸念があり、タクシードライバーと同じように安全な運行はできないのではないかと懸念がある。	自家用車活用事業の運転手にも、タクシー事業者による研修、指導監督の徹底や直近の事故歴の確認を義務づけるなど、安全を確保するために一定の基準を設けています。
ライドシェアが解禁されると、十分な研修・教育を受けていない者が地域交通の担い手となり、安全性が担保されていないサービスを提供することになるのではないかと懸念がある。	
タクシードライバーの運転技能は簡単に習得できるものではなく、一般ドライバーが運行する際の対象者（高齢者や障害者）や場面（近隣の移動）は限定するべきである。	
二種免許を保有していない一般ドライバーの運転技能には懸念があり、事前に発着地が確定していること、事前確定運賃、キャッシュレス決済といった要件は厳守するべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
タクシーよりもライドシェアの運賃の方が安価であると考えられるものの、一般ドライバーによる運行の安全性に懸念がある。	運賃はタクシーと同額です。また、本事業の運転手にも、タクシー事業者による研修や直近の事故歴の確認を義務づけるなど、安全を確保するために一定の基準を設けています。
一般ドライバーが運転する自家用車には、乗りたくない。	配車依頼時に、選択しないことも可能です。
一般ドライバーと利用者が相互評価できる仕組みを導入し、悪質ドライバーを排除するべきである。	タクシー事業者やアプリ事業者の判断となります。

一般ドライバーを利用者が評価する仕組みだと、評価が恣意的なものとなるおそれがあるため、悪質ドライバーをより確実に排除する仕組みとするべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
一般ドライバーの住所、氏名、自動車ナンバー等は公表するべきである。	一般ドライバーであっても、個人情報には保護されるものです。また、運送事業者名や自動車登録番号は確認できることとしております。
一般ドライバーの運転記録証明は、エントリー時の提出を必須とするべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
自家用車活用事業として運行した分の区別ができないため、燃料費は一般ドライバーが負担するべきである。	運送主体はタクシー事業者であるため、一般的にはタクシー事業者が負担すべきと考えますが運転手とタクシー事業者の契約によるものとなります。
一般ドライバーの任期を定めるべきではないか。	運転手とタクシー事業者の契約によるものとなります。
一般ドライバーには、その運行の安全性を確保するため、研修・教育を受けさせることが必要であり、二種免許を取得したドライバーと同等の安全性が担保させる内容とするべきである。その際、事前の研修だけでなく継続的な研修や、実地研修の実施も検討するべきである。	本事業の運転手にも、タクシー事業者による研修や直近の事故歴の確認を義務づけるなど、安全を確保するために一定の基準を設けています。
一般ドライバーに対して実施する事前の研修・教育は、旅客自動車運送事業運輸規則第38条の指導監督を指しているのか。	ご認識のとおりです。
保険の加入要件の見直しやオンライン研修の導入により、一般ドライバーが自家用車活用事業に参画しやすい環境を整えるべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
研修・教育の内容は、既存のものではなく、一般ドライバー向けの新たなものとするべきである。	一般ドライバーもタクシー運転手と同程度の内容の研修を受けさせることを義務づける予定です。
一般ドライバー向けの研修施設が必要ではないか。	現状も、タクシー事業者の下で研修が義務づけられていることから、必要ないと考えます。
研修期間が長すぎるのではないか。	安全の確保の観点から妥当であると考えます。
一般ドライバーは一種免許を保有しているため、事前の研修・教育は不要ではないか。	有償で旅客を運送するサービスを行う以上、一定程度の研修は必要であると考えます。
研修・教育は、タクシー事業者ではなく、自動車の講習機関等が実施するべきである。	基本的には、運送責任を負うタクシー事業者の下で必要な教育を受けさせるべきと考えます。
一般ドライバーの研修では、障害者の介助や接客方法についても取り扱うべきである。	今後、必要な教育の内容については公表します。
一般ドライバーに必要な研修・教育の内容を明確にすること。	
「対人8000万円以上、対物200万円以上」の任意保険への加入では、損害賠償能力が足りないのではないか。	現在、タクシー事業者に課せられている義務と同様の基準としています。

保険の内容は、自家用車の使用を前提とした、ライドシェア専用のものですべきである。その際、責任喚起のため、一般ドライバーも保険料の一部を負担すべきである。	タクシー事業者には「対人8000万円以上、対物200万円以上」の任意保険への加入を義務づける予定です。また、保険料負担については、運送主体がタクシー事業者であるため、一般的にはタクシー事業者が負担すべきと考えています。
利用者が一般ドライバーの自家用車に損害を与えた場合には、タクシー事業者がその損害を補填する仕組みとすべきである。	タクシー事業者には「対人8000万円以上、対物200万円以上」の任意保険への加入を義務づける予定です。
一般ドライバーがその自家用車について加入している保険の使用目的は何でもよいのか。	自家用車活用事業のための保険に加入していただく予定です。
一般ドライバーがその自家用車について加入している保険でカバーしている範囲を超える分については、タクシー事業者がカバーすべきである。	
保険は、タクシー事業者ではなく、一般ドライバーが個人で加入すべきである。	運送主体がタクシー事業者であるため、一般的にはタクシー事業者が負担すべきと考えますが運転手と事業者の契約によるものとなります。
タクシー事業者が保険に加入する場合、事故を起こした一般ドライバーが自家用車活用事業として運行中であったか否かはどのように判断するのか。	運送引受け中の事故であるかどうかで判断されるものと考えます。
保険は、利用者に対する賠償をカバーするものであることを明確化すべきである。	「対人8000万円以上、対物200万円以上」の任意保険への加入を義務づける予定です。
保険内容を明らかにしてから、本制度は開始すべきである。	
登録を受けていない自家用車の一般ドライバーが、外部表示を偽って自家用車活用事業を行った場合にはどのように対応するのか。外部表示以外にも、一般ドライバーを管理する仕組みとすべきである。	運送引受け時に発着地が確定していることや原則キャッシュレス決済としていることから、ご懸念のようなことが行われないうように対応しています。
登録を受けていない自家用車の一般ドライバーが、自家用車活用事業を行うことを防ぐためには、外部表示をすべきであり、どのタクシー事業者の管理下にあるかまで明示すべきである。	許可事業者名を外部に表示することを予定しています。
外部表示はどのようなものか。	タクシー事業者名及び自家用車活用事業の用に供するものである旨を外部に表示することとしています。
自家用車活用事業を行っている車両かどうかは、配車アプリで特定可能であるため、外部表示は不要である。	許可事業者名を明確にする観点からも外部表示することを予定しています。
事業用自動車を自家用車活用事業に使用する場合には外部表示は必要か。	
ドライバーの評価についても外部表示する仕組みとすべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
一般ドライバーは運転者証明を携行することが必要	アプリによる運転者証明も可能です。

だが、アプリ等で代替することはできないか。	
一般ドライバーに求められる運転者証明の内容を明確化するべきである。	自家用車活用事業に従事する日前2年間において無事故であること、初心運転者以外であることとしています。
一般ドライバーの運行管理に当たっては、遠隔点呼などのデジタル化が必要である。	遠隔での点呼は可能です。
一般ドライバーの点呼は対面で行うべきである。	
遠隔点呼は簡便な方法で行うことはできないか。	遠隔点呼を実施する場合は、「対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示（令和5年国土交通省告示第266号）」が定めるところにより、実施する必要があります。
タクシー事業者は、運行記録をつけるべきである。	旅客自動車運送事業運輸規則第26条第2項に準じて実施することとします。
タクシー事業者において、運行管理、車両の整備管理、研修・教育の実施体制が確保されていることはどのように担保するのか。	許可申請時において、必要な体制が整備されているか確認します。
安全な運行のためには、一般ドライバーの勤務時間や健康状態については確認するべきであり、アルコールチェックや勤務時間、健康時間の管理はアプリで行えるようにするべきである。	
運行管理のデジタル化により、運行管理者（事業用自動車及び稼働可能な自家用車の合計車両数40両ごとに1名以上）の要件を見直すべきである。	運行管理者の業務は、点呼以外にも、ドライバーの教育、事故発生時の対応、各種記録の確認管理等、多岐に渡ることから、安全の根幹を担うものとして、40両ごとの配置が必要だと考えています。
一般ドライバーの勤務時間には制限を設けるべきであり、タクシー不足の補完という制度趣旨に鑑みると、タクシードライバーの勤務時間に収まるものであるべきである。	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を予定しています。
運行管理や勤務時間の確認方法を明確化するべき。	
タクシー事業者が一般ドライバーの勤務時間を管理しつつも、一般ドライバーはタクシー事業者の指示によらずに運刻できることとするべきである。（原文ママ）	運行管理の観点から、タクシー事業者の指示の下、運行いただくこととなります。
一般ドライバーを確保するためには、勤務時間や勤務時間帯に関する制限は設けず、柔軟なものとするべきである。	タクシーの不足している地域、時期、時間帯でタクシーの不足を補う事業となります。
一般ドライバーの勤務時間の把握は不要ではないか。	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が必要と考えます。
タクシー事業者の管理下にあるとはいえ、一般ドライバーの健康管理はできるのか。	
勤務時間や健康の管理は一般ドライバーの自己責任とするべきである。	自家用車活用事業は、タクシー事業者の管理の下で行われるものであり、勤務時間の把握もタクシー事

	業者において行うこととなります。
一般ドライバーの登録時に健康診断は必要か。登録後に判明した健康上の問題を理由に、登録を取り消すことはできるか。	登録時の健康診断までは求めていません。許可は運転手ごとに出すものではなく、タクシー事業者に出すものとなります。
一般ドライバーに、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）」は適用されるのか。	適用されます。
一般ドライバーの賃金は調査し、公表するべきである。	ご意見ありがとうございます。いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
タクシーであっても事故等は起きるし、安全上のリスクは交通機関全般に共通する課題であるため、ライドシェアだけを殊更取り上げるものではないのではないか。	道路運送法において、有償で旅客を運送する場合は、運行管理や整備管理が必要となります。自家用車であっても、有償で旅客を運送する以上、一定の安全管理の下行うことが重要であると考えます。
ライドシェアが抱える安全上のリスクの多くは、自動運転機能、ドライブレコーダー等のデジタル技術の活用によって回避できるのではないか。	
ライドシェアが安全か否かは、市場と利用者が判断するものであり、損害賠償能力を担保するための要件以外は不要ではないか。	
安全性を担保するための要件以外は不要ではないか。	安全性を担保するための要件を課しています。
地理が複雑で交通量の多い都市部においては、トラブルの発生や安全上の懸念がある。	発着地が確定している運送の引き受けのみ可能であり、タクシー事業者の運行管理の下行われます。
安全性が担保された制度とするべきであり、アルコールチェックやドライブレコーダーの義務づけ、道路交通法の遵守を徹底するべきである。	運行管理は義務づけられます。
タクシー事業はサービス向上に、ライドシェアは安全性の向上に努めるべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
自家用車だけでなく、タクシー事業者の遊休車両、遊休車両ではない事業用自動車についても対象車両とするべきである。	タクシーの遊休車両を活用することも可能です。
貨物軽自動車や軽自動車たる自家用車についても対象車両とするべきである。	自家用車は乗車定員が10人以下であることを要件とする予定です。
使用可能な自家用車に制限はあるか。例えば、レンタカー、トラック、特殊用途自動車、バスは使用できるのか。また、「過疎地域における一般乗合旅客自動車運送事業（区域運行）の輸送力確保のための自家用自動車の有償運送の許可について」に基づく許可等を受けている自家用車は使用できるのか。	
自家用車活用事業として、事業用自動車の使用は認めるべきではない。	自家用車活用事業は、道路運送法における旅客自動車運送事業ではないことから、タクシーの遊休車両を活用することを可能としています。

配車アプリが普及していない地域もあるため、無線配車する場合、電話で配車する場合、メールやFAXから配車する場合も制度対象とするべきである。	配車アプリが普及していない地域でも制度が運用できるよう、工夫してまいります。
自家用車の年式や型式に制限はあるのか。	制限はありません。
自家用車は、タクシーと同等の保険や整備点検等を求めるほか、自己名義の車両とする、毎年の車検を求めるなど、厳格な要件の下で整備管理するべきである。	タクシー事業者に整備管理が義務づけられます。
自家用車は、タクシーと同等に管理することが望ましいが、それにより、採算性や利便性が損なわれると、制度の意義が失われるのではないか。	
自家用車の整備管理がきちんとなされるのか、不安である。	許可申請時に必要な整備管理体制について、確認します。
タクシーの車検期間も自家用車にあわせて2年間とするべきではないか。	事業用車と自家用車ではその運行距離が異なることから、事業用車両においては、1年での車検が義務づけられているところです。
自家用車の管理は、タクシー事業者だけでなく、警察も行うこととするべきであり、違反行為があった際にはペナルティを課すべきである。	事業の主体はタクシー事業者であるため、事業実施における車両の管理もタクシー事業者に課せられます。
自家用車へのドライブレコーダーの搭載は必要か。	ドライブレコーダーの搭載は義務ではありません。
自家用車内の安全確保のため、車内には一般ドライバーと利用者の間に仕切りを設けるべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
自家用車には、一定水準以上の安全技術を装備しておくべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
タクシー事業者が運送責任を負うと、一般ドライバーは無責任に運行するおそれがあるため、一般ドライバー自身も責任を負うべきである。	無責任な運行とならないよう、タクシー事業者により管理されることとなります。
自家用車が事故を起こした場合の補償内容は、タクシー事業と同等のものとするべきである。	同等とする予定です。
利用者の安全を確保し、事故が発生した際に被害者を救済する制度とするべきである。	タクシーと同等の補償内容としています。
自家用車が重大事故等を起こした場合には、事故報告の対象とし、発生状況を公表するべきである。	事故報告規則により、報告の対象となります。
自家用車が事故を起こした場合や犯罪発生の防止には、どのように対応するのか。	タクシー事業と同様の対応となります。
一般ドライバーの運行の責任主体を明確化するべきである。	運送主体はタクシー事業者です。
自家用車の整備や一般ドライバーの運行に問題があった場合には、どのように対応するのか。	タクシー事業と同様の対応となります。
タクシーの供給状況にあわせて対象地域・時期・時間帯は修正するべきであって、道路運送法第78条第3号の許可期間を2年間とすることは長すぎるので	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運送されるサービスとなります。

はないか。	
道路運送法第78条第3号の許可期間を2年間とすることは妥当である。	ご賛同いただきありがとうございます。
道路運送法第78条第3号の許可期間はなぜ、2年間とするのか。	他の旅客運送事業の許可期間等も勘案し、2年間としているところです。
道路運送法第78条第3号の許可期間は、新たな投資を回収することのできる合理的な期間とするべきである。	
道路運送法第78条第3号の許可期間が2年間とはどういう意味か。2年が経過した後、一般ドライバーは、タクシー事業者の管理下に置かれれないということか。	2年間の経過した後、タクシー事業者は許可の更新を受ける必要があり、自家用車ドライバーは、許可の更新を受けたタクシー事業者の管理の下で、引き続き運行することができます。
道路運送法第78条第3号の許可を受けるまで2年間も待つことはできない。	許可期間が2年間となります。
新たな事業の開始ではなく、まずは、タクシードライバーの賃金の引上げ等の労働環境の改善、多様な働き方を通してドライバー数を増加させるための取組を行うべきである。	運賃改定申請への迅速な対応などにより、賃上げを促進しています。一方、タクシーの運転者は、コロナ禍の影響により、大きく減少しており、地域交通の移動の不足が喫緊の課題となっていることから、その解消に向けて、今般、自家用車活用事業を創設したところです。
第二種免許を廃止し、タクシードライバーの増加を図ればよいのではないか。	旅客運送を生業とするドライバーにおいては、一般のドライバーとは異なる部分のスキルも求められることから、必要な免許であると考えております。
新たな事業の開始ではなく、まずは、自家用有償旅客運送制度の拡充を行うべきである。	自家用有償旅客運送についても、より使いやすい制度とする観点から、昨年末に制度改善を行ったところであり、現在、さらなる改善を準備中です。
新たな事業の開始ではなく、まずは、乗車効率の改善、勤務シフトの工夫、パートや女性ドライバーの採用拡大によるドライバー数の増加などを通してタクシーの供給量を増加させるための取組を行うべきである。	タクシーの運転者は、コロナ禍の影響により、大きく減少しており、地域交通の移動の不足が喫緊の課題となっていることから、その解消に向けて、今般、自家用車活用事業を創設したところです。
タクシー不足への対応としては、まずは、配車不成立の解消、割増運賃の時間帯の変更、計画配車等によりタクシー供給力の適正化のための取組を図るべきである。	タクシーの運転者は、コロナ禍の影響により、大きく減少しており、地域交通の移動の不足が喫緊の課題となっていることから、その解消に向けて、今般、自家用車活用事業を創設したところです。
タクシーの増車に係る制限を緩和するべきである。	過去において、タクシーの供給過剰による収益基盤の悪化や運転者の労働条件の悪化等の問題が生じ、タクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮することが困難な状況となったことから、タクシー特措法が制定された経緯があります。タクシーが供給過剰にならず、公共交通としての機能が十分に発揮されるよう、今般、新たに事業を創設したところ

	です。
タクシードライバー不足は、自動運転で解決するべきであり、ギグワーカーのドライバーを増やすべきではない。	タクシーの運転者は、コロナ禍の影響により、大きく減少しており、地域交通の移動の不足が喫緊の課題となっていることから、その解消に向けて、今般、自家用車活用事業を創設したところです。
まずは、白タク対策をするべきである。	警察と連携し、引き続き対応してまいります。
新たな事業の開始ではなく、まずは、地域交通の問題を解決するべきである。	地域交通の移動の不足が喫緊の課題となっていることから、その解消に向けて、今般、自家用車活用事業を創設したところです。
地域交通の担い手不足や移動の足の不足への対応は、新たな事業の開始ではなく、まずは、行政において取り組むべきことである。	タクシーは公共交通機関であり、その補完として、自家用車活用事業を創設しています。
タクシー不足に対しては、あらゆる改善策を講じ、継続的に対策を見直していくべきである。	引き続き、見直しを図ってまいります。
新たな事業の開始ではなく、まずは、二種免許の取得の支援等、その門戸を広げるべきである。	2種免許取得費用の支援などを実施しているところです。
新たな事業の開始ではなく、まずは、駅前や空港における混雑によるタクシーの運行への影響を解消するべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
コロナ禍においてタクシー不足を招いたのは政府であり、まずは、公共交通事業者への損失補償を行うべきである。	雇用調整助成金など必要な支援を行ってきたところです。
地域住民が望んでいるのは、バスの充実であり、まずはこれに取り組むべきである。	地域旅客サービス全般で検討して行くことが重要であると考えています。
デジタル化を進めるのであれば、MaaSとして取り組むべきである。	地域公共交通全般で検討していくことが重要であると考えています。
高齢者がライドシェアを利用するとは考えられず、過疎地におけるタクシー不足には別の対策が必要ではないか。	自家用車活用事業の他にも、タクシーの規制緩和や自家用有償旅客運送制度の改革などで、地域における移動の足を確保していきたいと考えています。
議論が性急に進んでおり、時間をかけて慎重に議論するべきである。また、その議論の過程は公開するべきである。	規制改革推進会議地域産業WGにおいて、公開されています。
議論が性急に進んでおり、結果的にタクシー事業者以外の事業者の参入を認めるという結論ありきで議論が進んでいるように見える。	本制度の導入、タクシー事業の緩和や自家用有償旅客運送制度の改革による制度の実施効果を検証した上で、議論していくこととしています。
タクシー事業者以外の事業者の参入については、これまでの取組の効果検証期間を十分に確保し、データに基づき検討を進めるべきである。	
ライドシェアに参画しようとしている者は、地域交通の担い手としての意識はなく、ビジネスチャンスと考えている者が多いため、議論は慎重に進めるべきである。	本制度とは別の制度の議論にあたっては本制度の導入、タクシー事業の緩和や自家用有償旅客運送制度の改革による制度の実施効果を検証した上で、丁寧に議論していくこととしています。

意見公募の終了から通達の公布・施行予定までの期間が短く、検討の時間を十分に設けた上で通達は制定すべきである。	いただいたご意見も参考にしつつ、制度策定に取り組みます。
利用者等、タクシー業界以外の者の意見も聞き入れた上で、制度を創設すべきである。	パブリックコメントでいただいたご意見も参考にしつつ、制度策定に取り組みます。
もっと早期から、本制度の導入の検討を進めるべきだったのではないか。	タクシーの運転者は、コロナ禍の影響により、大きく減少しており、地域交通の移動の不足が喫緊の課題となっていることから、その解消に向けて、今般、自家用車活用事業を創設したところです。
まずは、タクシーが不足していると考えられる地域において実験的にライドシェアを導入すべきである。	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運送されるサービスとなります。
ライドシェアは、アプリを使用した一般ドライバーと利用者との相互評価制度により、利用者はドライバーを選択することができ、安全性が担保された制度である。	相互評価制度のみでは輸送の安全性確保には十分ではなく、道路運送法における輸送サービスの安全規制の意義をご理解ください。
ライドシェアは、タクシー不足を補完して、需給バランスをとり、新たな労働力を生み出す制度である。	タクシーの運転者は、コロナ禍の影響により、大きく減少しており、地域交通の移動の不足が喫緊の課題となっていることから、その解消に向けて、今般、自家用車活用事業を創設したところです。
地域交通が十分に機能していない地域をはじめとし、ライドシェアは、地域の移動手段の選択肢が増え、移動の足が確保され、タクシー不足の解消や地方経済の活性化をもたらす制度である。	
ライドシェアは、ドライバーの収入増加に資するものであり、観光需要にも対応する制度である。	
ライドシェアの導入により、利用者はドライバーを選択することができるようになるが、ライドシェアの安全性に懸念がある利用者は、タクシーを選択すればよい。	
ライドシェアは、言語にかかわらず利用でき、キャッシュレス決済、ドライバーの選択等ができる便利な制度である。	自家用車活用事業は原則キャッシュレスとなります。
自家用車の活用により、CO2排出量が削減できるのではないか。	いただいたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。
一般ドライバーは、ライドシェアによる収入を自家用車の保有コストに充てることができる。	タクシー事業者の管理の下、適切な労働条件で運行していただくこととなります。
配車アプリが普及していない地域こそ、ライドシェアの導入が必要な地域である。	配車アプリが普及していない地域でも制度が運用できるよう、工夫してまいります。
ライドシェアは、一般ドライバーが自由な時間・場所から運行でき、利用者がいつでもどこでも利用できるような制度とするべきである。	タクシー事業者の管理の下、適切な労働条件で運行していただくこととなります。

一般ドライバーの活用により、営業区域内にドライバーが広く配置されるため、配車依頼が成立しやすくなる。	ご賛同いただきありがとうございます。
タクシーよりもライドシェアの運賃の方が安価であり、便利な制度である。	自家用車活用事業はタクシー運賃と同額となります。
ライドシェアは、都市部では不要で、過疎地において導入すべきである。	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運送されるサービスとなります。
都市部では深夜にタクシーが不足しており、ライドシェアは全国的に導入すべきである。	
タクシードライバーの質は悪く、サービス向上のためにはライドシェアを導入すべきである。	タクシー事業者の管理の下、必要な研修・教育を受けた上で運行していただくこととなります。
離島におけるライドシェアを促進してほしい。	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運送されるサービスとなります。
独自の取組としてライドシェアを導入しようとしている自治体の運用を認めてほしい。	運送サービスを行う上で、車やドライバーの安全性、事故が起こった際の責任や適切な労働条件が重要であると考えており、適切な要件のもとで実施することが必要であると考えます。
日本においても、世界の進んだ仕組みを導入すべきであり、米国型ライドシェアを導入すべきである。	
米国型ライドシェアの導入に当たっては、一般ドライバーをマイナンバー情報と紐付けて管理することで安全性を確保できる。	
雇用や安全への懸念は市場競争によって解決できるものであり、移動の不足の解消に資するライドシェアは導入すべきである。	
ライドシェアの導入を含め、タクシー業界は全面的な改革を進めるべきである。	必要な規制緩和を図ってまいります。
自家用車・一般ドライバーの活用をはじめ、ライドシェアには、事故や事件の発生リスクを高め、安全上の懸念がある。	安全性を担保するため、タクシー事業者の管理の下で事業を実施することとなります。
一般ドライバーの活用は、事故や事件の発生リスクを高め、安全上の懸念があるが、タクシードライバーが不足している過疎地においては、有効な制度である。	
ライドシェアの導入により、交通渋滞や違法駐車が発生、地域交通が破壊されることのないよう配慮すべきである。	ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。
都市部へライドシェアを導入すると、タクシー不足の時間帯を担っている公共交通への影響が懸念される。	タクシーも公共交通機関であり、その不足分を補う制度となります。
タクシーは地域交通を担ってきた自負があり、極端な制度改革は行うべきではない。	いただいたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。

<p>ライドシェアに参画しようとしている者は、地域交通の担い手としての意識はなく、ビジネスチャンスと考えている者が多く、結果として白タクを認めることとなるのではないかと。</p>	<p>本制度とは別の制度の議論にあたっては本制度の導入、タクシー事業の緩和や自家用有償旅客運送制度の改革による制度の実施効果を検証した上で、丁寧に議論していくこととしています。</p>
<p>ライドシェアは、都市部で利用され、夜間や過疎地におけるタクシー不足の解消にはつながらないのではないかと。</p>	<p>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運送されるサービスとなります。地方部においては、本事業とは別に、自家用有償旅客運送の改革に取り組んでおり、本事業を含め、公共交通全体で検討していくことが重要であると考えます。</p>
<p>配車アプリや事前確定運賃制度が普及していない地域があり、また、高齢者等の配車アプリを使いこなせない者もいるため、自家用車活用事業が広く活用されないのではないかと。</p>	<p>配車アプリが普及していない地域でも制度が運用できるよう、工夫してまいります。</p>
<p>自家用車活用事業はタクシー事業者の管理下で行われる制度であるため、地域にタクシー事業者がほとんどいない場合には制度が利用されず、また、一般ドライバーの管理を行える余力があるタクシー事業者のみが活用する制度と考えられることから、一般ドライバーの参画にはハードルが高い。</p>	<p>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運送されるサービスとなります。地方部においては、本事業とは別に自家用有償旅客運送の改革に取り組んでおり、本事業を含め、公共交通全体で検討して行くことが重要であると考えます。</p>
<p>ライドシェアは、供給過剰、価格破壊、乗車拒否やタクシードライバーの待遇悪化を招くおそれがあるのではないかと。</p>	<p>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運送されるサービスとなります。</p>
<p>自家用車活用事業の許可は慎重に行うべきである。</p>	<p>他の許可同様、適切に審査してまいります。</p>
<p>一般ドライバーに対して運賃を支払うことに違和感がある。</p>	<p>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運送されるサービスとなります。</p>
<p>自家用車・一般ドライバーの活用は、タクシー不足が解消されるまでの時限的な措置とするべきである。</p>	<p>今後必要な改善を図ってまいります。</p>
<p>自家用車活用事業には制約が多く、タクシー不足の解消にはつながらないのではないかと。</p>	<p>今後必要な改善を図ってまいります。</p>
<p>自家用車の活用は、CO2排出量を増加させ、カーボンニュートラルの実現とは逆行する動きなのではないかと。</p>	<p>ご意見ありがとうございます。今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>利幅が少ない運賃設定は、一般ドライバーの待遇を悪化させ、タクシー事業者の資金体力も悪化させるのではないかと。</p>	<p>タクシー事業者の管理の下、適切な労働条件で運行していただくこととなります。</p>
<p>自家用車活用事業は、時期によって増減する観光需要への対応に有効である。</p>	<p>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運送されるサービスとなります。</p>
<p>ライドシェアの導入にあたっては、外国人観光客も使いやすいアプリを導入すべきであり、海外でも利用されているアプリを導入することができれば、</p>	<p>ご意見ありがとうございます。今後の参考とさせていただきます。</p>

外国人観光客の利便増進につながる。	
観光需要については、シャトルバスや鉄道で対応できるとも考えられるところ、タクシー需要のデータはあるのか。	配車アプリのデータを基に、観光需要も含め算出しています。
観光地における自家用車活用事業の導入は、オーバーツーリズムの要因となるのではないか。	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運送されるサービスとなります。
聴覚障害者や視覚障害者であっても一種免許を保有していれば、一般ドライバーとしてライドシェアに参画できる一方、自家用車は障害者にとって利用しづらいのではないか。	タクシー事業者の裁量となります。
一般ドライバーと利用者が直接結びつき、需給がリアルタイムで調整される精度とするべきである。 (原文ママ)	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運送されるサービスとなります。
自家用車・一般ドライバーの活用は、市場においてタクシーとの競争を促す可能性がある。	運送サービスを行う上で、車やドライバーの安全性、事故が起こった際の責任や適切な労働条件が重要であると考えており、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運送されるサービスとなります。
自家用車活用事業には制約が多く、自由な経済活動を阻害する制度となっているのではないか。	タクシーの運転者は、コロナ禍の影響により、大きく減少しており、地域交通の移動の不足が喫緊の課題となっていることから、その解消に向けて、今般、自家用車活用事業を創設したところです。
タクシー需要に供給が追いついていないと判断するに当たって、データ分析はきちんと行われたのか。	配車アプリのデータを基に算出しています。
地域公共交通会議を開催することなく、タクシーが不足していると判断することはできるのか。	
タクシーは不足していない、あるいは、タクシー不足は限られた時間帯におけるものであってタクシードライバーは不足していない。	配車アプリのデータを基に、配車依頼に応じた配車が成立しているか確認し、算出しています。
各地方における配車アプリのマッチング率は公開すべきである。	アプリデータの公開については、協力いただいている事業者の企業情報でもあり、慎重に検討する必要があります。
タクシー事業者や一般ドライバーが違反行為をした場合には、どのように対処するのか。一般ドライバーの違反行為は、タクシー事業者の違反点数に加算されるのか。	違反行為を行った場合はタクシー事業と同様です。一方で、自家用車活用事業とタクシー事業は異なることから、自家用車活用事業の違反が、タクシー事業に加算されることはありません。
一般ドライバーの違反行為によってタクシー事業者の違反点数が加算されないような仕組みとするべきである。	自家用車活用事業とタクシー事業は異なることから、自家用車活用事業の違反が、タクシー事業に加算されることはありません。

<p>タクシー事業者が、他社に登録されていたドライバーの過去の登録状況、違反行為の状況を照会し、自家用車の登録取消しや道路運送法第78条第3号の許可取消しの仕組みをつくるべきである。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>配車アプリには、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が、タクシーとライドシェアのいずれかの配車を選択する機能</li> <li>・事前に発着地を確定し、運賃を確定する機能</li> <li>・発着地の変更、経由地の指定に対応する機能</li> <li>・ドライバーを評価、利用者进行评估する機能</li> <li>・一般ドライバーの知識レベルが把握できる機能</li> </ul> <p>等を備えることで、利用者利便に資するシステムとするべきであり、高齢者等にとっても利用しやすいシステムとするべきである。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>配車アプリ、カーナビ等のデジタル技術は使い勝手のよいものとするべきである。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>配車アプリは国が整備するのか。</p>	<p>配車アプリについて、国が整備することはせず、どの配車アプリを利用するかについてはタクシー事業者の判断によることとなります。</p>
<p>一般ドライバーが、複数の配車アプリを利用してライドシェアに参画できる仕組みとするべきである。</p>	<p>一般ドライバーが利用可能な配車アプリの種類・数は、タクシー事業者との契約において定められる事項と考えます。</p>
<p>自家用車の点検状況の管理や一般ドライバーの健康管理はアプリを通して行う仕組みとするべきである。</p>	<p>タクシー事業者が運行管理や車両整備等について行うこととなります。</p>
<p>自家用車活用事業に当たっては、配車アプリを利用することとなるため、配車アプリ事業者に有利な制度となっているのではないか。</p>	<p>必ずしも配車アプリの導入を義務づけているものではありません。</p>
<p>配車アプリ等のデータを活用するに当たっては、各タクシー事業者の運行管理システムと連携して、需給バランスをリアルタイムでとるようにするべきである。</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p>
<p>配車アプリの仕様、キャッシュレス決済の方法、利用者による事前承諾の方法等、制度の詳細を明確にするべきである。</p>	<p>配車アプリ等のシステムの詳細については、タクシー事業者において検討されるものとなります。</p>
<p>決済用端末等の必要な設備は誰が準備するのか。</p>	<p>タクシー事業者が準備することが想定されますが、具体的には事業者と自家用車ドライバーの契約によることとなります。</p>
<p>降車できない場所を目的地として指定された場合にはどのように対応するのか。</p>	<p>運行管理者の指示に基づいて降車可能な場所に降車するなどして運行していただくこととなりますが、状況によりますのでその都度、タクシー事業者において適切に判断されるものと考えます。</p>
<p>利用者の評価する仕組みは、乗車拒否に繋がるた</p>	<p>いただいたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。</p>

め、公共交通を担う観点からは行うべきではない。	だきます。
ライドシェアは、タクシー事業者との共存共栄を図った制度とするべきで、一般ドライバーが確実に集まる制度とするべきである。	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運送されるサービスとなります。
タクシー事業者とライドシェアの競合より、タクシードライバーの減少、待遇悪化等のタクシー事業への影響が生じると考えられる。ライドシェアに公共交通の役割を担うことはできず、タクシー業界への影響についても考慮した制度とするべきである。	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運送されるサービスとなります。
まずは一般ドライバーとして自家用車活用事業に参画し、その後二種免許を取得してタクシードライバーとなることも想定され、タクシードライバーの増加にも資する制度である。	ご賛同いただきありがとうございます。
ライドシェアは、タクシーに代替するものではなく、競合するものでもない。	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運送されるサービスとなります。
タクシー業界の改善については、地方の例を参考とするべきである。	いただいたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。
ライドシェアの普及も含め、タクシー業界にも変革が必要である。	必要な規制緩和を行って参ります。
タクシー事業者同士の保険、メーター等の差をなくすべきである。	いただいたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。
タクシー制度のルールをそのまま踏襲するのではなく、悪質ドライバー等の安全性、乗車時に運賃が不明確といった運賃の問題を踏まえたルールを適用するべきである。	運賃は事前に確定していることとなります。また、ドライバーにはタクシー事業者が必要な研修・教育を行うこととしております。
タクシー事業者が自家用車・自家用車ドライバーの管理を行うのは過大な負担となるおそれがあり、財政難・人手不足のタクシー事業者にとっては制度活用が現実的ではなく、本制度活用するのは一般ドライバーの管理を行う余力のあるタクシー事業者であると想定されることから、移動の足不足を解消できる制度とはなっていない。	すでにドライバー管理の体制が整っているタクシー事業者の管理の下で行われるものであり、過大な負担にはならないと考えます。
タクシー事業者が運送責任を負うことは過大な負担となるおそれがある。	タクシーの不足を補うものであり、責任は運送事業者が負うべきと考えます。
ギグワーカーを保護するための制度もつくるべきである。	地域交通の移動の足不足が喫緊の課題となっていることから、その解消に向けて、今般、自家用車活用事業を創設したところです。本制度は、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、タクシー事業者の管理の下で運送されるサービスとなります。
ライドシェアの推進に対して法律や規制が追いついていないのではないかと。	
タクシー不足の状態をもって「公共の福祉のためやむを得ない場合」ということはできるのか。	

現行法制度にとらわれず、新法も含めてより柔軟に多様な移動ニーズに応えられる制度を検討するべきである。	別の制度の議論にあたっては自家用車活用事業、タクシー事業の緩和や自家用有償旅客運送制度の改革による制度の実施効果を検証した上で、丁寧に議論していくこととしています。
様々な制度を取り除き、技術革新を促進して、より柔軟で多様な移動手段を提供する制度とするべきである。	いただいたご意見は今後の施策の参考とさせていただきます。
タクシーとライドシェアはイコールフットィングの関係にあるべきで、ライドシェアを全面解禁するのであれば、タクシーに係る規制も緩和するべきである。	いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
タクシーの配車が、自家用車活用事業の配車に優先される仕組みとするべきである。	いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
国は、配車アプリの導入コストを支援するべきである。	いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
空港、駅等において、ライドシェア専用の乗り場を設けるべきである。	いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
本制度により、自家用車を不要と考える者が増えると、自動車産業そのものに影響が及ぶのではないか。	いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
ライドシェアを全面解禁する際には、海外資本ではなく、国内企業によるサービス提供に努めるべきである。	いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
一般ドライバーとして運行してみたい。	ご意見ありがとうございます。
日本のタクシーは安全である。	ご意見ありがとうございます。
本制度の善し悪しがまだ判断できない。	本年4月から開始した自家用車活用事業は、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、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する運送サービスであり、わかりやすい説明に努めてまいります。
パブコメ案からは、制度の具体的内容が分からない。	
タクシーが不足している地域の実情を踏まえ、当該地域にとって便利である制度とするべきである。	自家用車活用事業は、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のものであり、タクシー事業を補完するものと位置づけています。
タクシーが不足しており、より需要のある地域に一般ドライバーが集まる仕組みとするべきである。	このタクシーが不足する対象地域、時期、時間帯は、客観指標化された配車アプリ等のデータに基づき特定することとしています。
タクシー事業者による研修・教育、運行管理等、制約が多いことから一般ドライバーは集まらないのではないか。	自家用車活用事業の効果検証については、タクシー事業の規制緩和、自家用有償旅客運送の見直し、本制度によって、公共交通機関であるタクシーが不足している状態がどの程度解消されているかを確認する予定です。

若者も一般ドライバーとして参画しやすい制度とするべきである。	いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
タクシー不足を長期的に解決していく仕組みとするべきであるが、自家用車・一般ドライバーを活用しても、根本的な解決とはならないのではないか。	自家用車活用事業は、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のものであり、タクシー事業を補完するものと位置づけています。
利用者目線に立った制度とするべきである。	
空車や回送の時間帯があり稼働率が低いタクシーよりも、自家用車を活用した方が環境によい。	ご意見ありがとうございます。賛成のご意見として承りました。
旅客運送と貨物運送が相互に補完し合う制度とするべきである。	いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
自家用車が配車される旨について利用者から事前に承諾を得る仕組みとするべきである。	自家用車活用事業では、御指摘のとおり、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受けていることを求めることとしています。
タクシー不足を解消するために、タクシー事業者の管理の下で自家用車活用事業を実施するという制度趣旨を踏まえ、タクシー事業者や一般ドライバーには、確実に配車依頼に対応するよう運送引受け義務を課すべきではないか。	自家用車ドライバーの運送の引受けについては、これを管理するタクシー事業者の運送責任の下で適切に対応されるものと考えています。
運送を依頼する際に許可事業者であることを確認できるように、自家用車活用事業の許可を受けた者を公表するべきである。	自家用車には、自家用車活用事業の用に供する車両であること及びタクシー事業者の名称を外部に表示することとしています。
一般ドライバーを活用するに当たっては、タクシー事業者は運行管理者の資格保有者を置くべきではないか。	自家用車活用事業では、御指摘のとおり、運行管理者が、旅客自動車運送事業運輸規則第48条に準じて自家用車活用事業に係る運行管理を実施することとしています。
自家用車の配車計画は、タクシー事業者に裁量を与えられるべきである。	自家用車活用事業は、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、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する運送サービスです。自家用車の配車計画については、タクシー事業者の運送責任の下で適切に運行管理がなされるものと考えています。
タクシー事業者は一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けているため、改めて道路運送法第78条第3号の許可を受ける必要はないのではないか。許可を受けるべきは一般ドライバーなのではないか。	自家用車活用事業は、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、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する運送サービスであるため、道路運送法第78条第3号の許可は、タクシー事業者に受けていただく必要があります。
許可の対象は「車両」とし、複数の一般ドライバーが同じ車両を使用できるようにすることで、柔軟に働けるようにするべきである。	
事前に発着地が確定しているのであれば、「乗合」の場合も対象となるか。	運送主体となるタクシー事業者は、道路運送法に基づく一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けている必要があります。

ドライバーの評価システムを導入することにより、タクシー事業者による管理運営は不要ではないか。	安全・安心の確保の観点から、評価システムの導入如何にかかわらず、タクシー事業者は、運行管理、車両の整備管理を行う必要があると考えています。
タクシー事業者がそのタクシードライバーを全員ライドシェアに係る一般ドライバーとして契約することは可能か。	タクシードライバーが、タクシードライバーとして業務に従事していない時間において、自家用車ドライバーとして自家用車活用事業に従事することが妨げられるものではありません。
移動の不足の解消といった制度目的、ドライバーの運行管理が必要であることから、タクシードライバーとライドシェアに係る一般ドライバーが兼業できない仕組みとするべき。	今般の制度においては、タクシードライバーが、タクシードライバーとして業務に従事していない時間において、自家用車ドライバーとして自家用車活用事業に従事することを妨げるものではありません。
タクシードライバーが一般ドライバーを兼ねることはできるのか。	
タクシー事業者が負担する一般ドライバーの研修費用や損害賠償の一部を国が補填するような仕組みとするべきである。	いただいたご意見は今後の参考とさせていただきます。
一般ドライバーが配車依頼に応じ、タクシー事業者があらかじめ待機させている車両を使用して運行することとするべきである。	自家用車活用事業は、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、地域の自家用車や一般ドライバーを活用する運送サービスであり、使用する車両はタクシー事業者の車両に限るものではありません。
自家用車活用事業の標準運送約款を定めるべきである。	タクシー事業者が認可を受けている運送約款が準用されます。
自家用車活用事業の許可に当たって、地域公共交通会議における協議は必要か。	不要です。
一般車両進入不可・タクシー進入可となっているようなエリア等における自家用車の扱いはどうか。	自家用車は一般車両と同様に扱います。したがって、タクシーのみが進入できるエリアに自家用車は進入できません。
自家用車活用事業の実施状況については、国においてしっかりと把握するべきである。	御指摘のとおり、事業の実施状況の把握に努めてまいります。

### 【ライドシェア全般に関する反対のご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
地域の自家用車・一般ドライバーは、安全性や治安の面において懸念があることから、その活用には反対。	自家用車活用事業は、安全・安心の確保を大前提に制度設計を行い、①車やドライバーの安全性、②事故が起こった際の責任、③適切な労働条件の3つの重要な観点から、 ・タクシー事業者が、運行管理、車両の整備管理やドライバーの研修・教育を実施する体制を整えていること
ライドシェアは、事故や犯罪の発生リスク、ドライバーと利用者との間のトラブル発生リスク、ドライバーのマナー等において懸念があることから、その導入には反対。	

<p>ライドシェアは、事故発生時の責任の所在や業務委託によるワーキングプア拡大等の懸念があることから、その導入には反対。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安全上支障がないよう、勤務時間を把握すること</li> <li>・タクシー事業者が、タクシー事業と同等の「対人8,000万円、対物200万円」の任意保険に加入していること</li> </ul>
<p>ドライバーは人命を預かっているのが、ライドシェアにおいては、その意識なくアルバイト感覚の一般ドライバーの存在が考えられるため、その導入には反対。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー事業者が運送責任を負うことなどを要件とすることとしました。</li> </ul>
<p>一般ドライバーの勤務時間や健康状態等の管理は難しく、危険運転や事故発生リスクがあることから、その活用には反対。</p>	<p>なお、運行管理や車両整備等について責任を負う主体を置かないままに自家用車のドライバーのみが運送責任を負う形態の運送サービスについては、安全の確保、利用者の保護等から問題があると考えています。</p>
<p>ライドシェアは、運送責任の所在、ワーキングプア等の労働環境の問題が指摘されていることから、その導入には反対。</p>	
<p>タクシー事業者が一般ドライバーの運行管理を行い、運送責任を負うことはタクシー事業者にとって多大な負担となるため、制度案に反対。</p>	
<p>自家用車にかけている保険の内容では補償内容に不足があると思われるため、制度案に反対。</p>	
<p>タクシー事業者の管理下にな一般ドライバーが事故やトラブルの責任を負うことは適切ではないため、そのような形式で行われる海外型のライドシェアの導入には反対。</p>	
<p>タクシー事業者の管理の下で行う自家用車活用事業で、タクシー不足は解消できると考えられるため、これ以外の形式で行われる海外型のライドシェアの導入には反対。</p>	
<p>自家用車は、車両整備が不十分であるおそれがあり、また、供給過多となるおそれがあることから、その活用には反対。</p>	<p>自家用車活用事業では、タクシー事業者において、自家用車両の整備管理を実施する体制を整え、タクシー事業用車両に準じて車両の整備管理を行うことになっています。また、本制度は、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のものであり、タクシー事業を補完するものと位置づけています。</p>
<p>二種免許を保有していない一般ドライバーの運行技能には懸念があり、その自家用車には乗りたくないため、ライドシェアの導入には反対。</p>	<p>一般ドライバーは、旅客自動車運送事業運輸規則第36条第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）及び同規則第38条に基づき行うものと同様の教育を受けることとなります。また、配車アプリ等により配車を申し込む時点で、自家用車活用事業の車両を選択しないことは可能です。</p>
<p>タクシーは不足しておらず、自家用車の活用は不要であり、ライドシェアの導入には反対。</p>	<p>自家用車活用事業では、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のもので</p>

<p>タクシー不足は限られた時間帯におけるものであって、ライドシェアを必要とするまでのものではなく、ライドシェアの導入に反対。</p>	<p>あり、タクシー事業を補完するものと位置づけています。</p> <p>なお、タクシーが不足する対象地域、時期、時間帯は、客観指標化された配車アプリ等のデータに基づき特定することとしています。</p>
<p>タクシーが不足しているというデータはあるのか。規制緩和はやりすぎではないか。</p>	
<p>ライドシェアを導入すると、需要の高い地域に一般ドライバーが集まり、渋滞が生じる懸念があることから、その導入には反対。</p>	<p>いただいたご意見は今後の参考といたします。</p>
<p>タクシーとライドシェアは競合するものであり、ライドシェアに係る運賃が、タクシー運賃より安価であると、タクシー業界のみならずバス業界にもドライバーの待遇悪化等の悪影響を及ぼす可能性があるため、ライドシェアの導入には反対。</p>	<p>自家用車活用事業は、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のものであり、タクシー事業を補完するものと位置づけています。また、自家用車活用事業はタクシー運賃と同額となります。</p>
<p>犯罪歴をもつ一般ドライバーも制度のなり手となるため、一般ドライバーの活用には反対。</p>	<p>一般ドライバーについては、過去2年間重大事故を起こしておらず、処分を受けていないこと等を求めることとしています。具体的な採用条件は、各タクシー事業者において判断されるものとなります。</p>
<p>ライドシェアは公共交通機関たるタクシーの代わりとなるものではなく、公共交通サービスを圧迫するものであるため、その導入には反対。</p>	<p>自家用車活用事業は、タクシー事業者の管理の下、タクシーの不足を補完する範囲内で実施することとしています。</p>
<p>自家用車活用事業はタクシー事業者の労働力を補完する制度であり、タクシー不足の根本的な解決とはならず、導入には反対。</p>	
<p>タクシー事業者の管理の下で、一般ドライバーを活用するという制度は矛盾しており、制度案には反対。</p>	
<p>今後、少子高齢化によってタクシー需要は減少すると考えられる中、ライドシェアの導入は不要ではないか。</p>	<p>自家用車活用事業の対象地域、時期、時間帯は、客観指標化された配車アプリ等のデータに基づき特定することとしています。</p>
<p>まずは、タクシードライバーの労働環境を改善し、その数を増やすための取組を行うべきであって、新しい制度の導入には反対。</p>	<p>地域交通の担い手や移動の足の不足といった社会問題の解決を早急に行うべく、タクシー事業の規制緩和や自家用有償旅客運送の制度改善を行ってきたところで</p>
<p>まずは、実車率をあげるための取組、デジタル化による効率的な配車や人材活用を進めるべきであって、ライドシェアの導入には反対。</p>	<p>す。</p> <p>これに加えて、現行の法制度の中で、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する運送サービスである自家用車活用事業を開始することとしました。</p>
<p>深夜帯のタクシー不足は、終電や終バスの時間を調整することで対応すべきものであり、ライドシェアの導入には反対。</p>	
<p>タクシー不足は、国が財源を充てて対応すべきものであり、ライドシェアの導入には反対。</p>	
<p>まずは、公共交通の現状の課題に取り組むべきであり、ライドシェアの導入には反対。</p>	

まずは、タクシー運賃におけるダイナミックプライシングを導入すべきであって、ライドシェアの導入には反対。	
一般ドライバーは乗車拒否することができることから、ライドシェアは利用者利便に資するものではなく、その導入には反対。	自家用車ドライバーの運送の引受けについては、これを管理するタクシー事業者の運送責任の下で適切に対応されるものと考えています。
配車アプリを使いこなすことができないドライバーの存在が想定され、また、ドライバーの評価システムがきちんと機能するとも考えられないため、ライドシェアの導入には反対。	配車アプリが普及していない地域でも制度が運用できるよう、工夫してまいります。
自家用車活用事業の効果検証には、十分な時間を確保すべきであり、議論が拙速に進む中のライドシェアの導入には反対。	自家用車活用事業の開始後においても、事業を開始した地域におけるタクシーとそれを補完する自家用車の需給の状況を確認し、バランスが崩れることがないように制度を運用してまいります。
制度設計に当たっては、タクシードライバーの意見も聞くべきではないか。	自家用車活用事業の制度設計に当たっては、タクシー業界の皆様にもご意見をお伺いし、検討を進めてまいりました。
制度案に反対。	いただいたご意見は今後の参考といたします。
ライドシェアは、白タクの合法化とも捉えられ、その導入には反対。	自家用車活用事業は、道路運送法に基づく許可を受けたタクシー事業者が、タクシーの不足を補完する範囲内で実施するものであり、タクシー事業者が運送責任を負うほか、運行管理、車両の整備、ドライバーの研修・教育を、責任をもって実施するものです。このため、本制度は、いわゆる白タク行為にあたるものではありません。
過疎地域以外でのライドシェアの導入には反対。	自家用車活用事業の対象地域、時期、時間帯は、客観指標化された配車アプリ等のデータに基づき特定することとしています。
自己責任という名の下で行われる規制緩和には反対。	いただいたご意見は今後の参考といたします。
ライドシェア新法の制定には反対。	いただいたご意見は今後の参考といたします。

#### 【ライドシェア全般に関する賛成のご意見】

ご意見	国土交通省としての考え方
制度案に賛成	ご意見ありがとうございます。賛成のご意見として承りました。
地域により異なる交通ニーズに柔軟に対応できる画期的な制度であり、歓迎すべきものである。	
ライドシェアが、まず第一歩を踏み出したということと評価する。	
早急に、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をしてほしい。	
制度が普及し、タクシー不足が解消されて便利な社	

<p>会となることを期待する。</p>	
<p>ライドシェアに係る車両には乗りたくないの、制度案に賛成。</p>	
<p>タクシー事業の補完という位置づけで、旅客運送のノウハウを有するタクシー事業者の管理の下で、安全を担保して行う自家用車・一般ドライバーの活用に賛成。</p>	
<p>安全を担保しつつ、タクシー不足に柔軟に対応する制度となっており、また、デジタル化も進むため、制度案に賛成。</p>	
<p>自家用車・一般ドライバーの活用は、交通インフラの整備コストを抑えつつ、柔軟に供給の調整ができ、地域の活性化に資することから、制度案に賛成。</p>	
<p>交通手段の選択肢が増え、全国の移動の足の確保に資することから、制度案に賛成。</p>	
<p>タクシー業界にも配慮がなされ、理想的な労働分配が実現できることから、制度案に賛成。</p>	
<p>一定の基準を設けて行われるものであるため、制度案に賛成。</p>	
<p>タクシー事業者の管理の下で行われる本制度は安全・安心が担保されており賛成するが、安全・安心が担保されない、ワーキングプアを生むなどが指摘されている海外型のライドシェアの導入には反対。</p>	
<p>地方において本制度を導入することは賛成するが、都市部においては事故や犯罪が増加するのではないか。</p>	<p>自家用車活用事業は、安全・安心の確保を大前提に制度設計を行い、①車やドライバーの安全性、②事故が起こった際の責任、③適切な労働条件の3つの重要な観点から、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・タクシー事業者が、運行管理、車両の整備管理やドライバーの研修・教育を実施する体制を整えていること</li> <li>・安全上支障がないよう、勤務時間を把握すること</li> <li>・タクシー事業者が、タクシー事業と同等の「対人8,000万円、対物200万円」の任意保険に加入していること</li> <li>・タクシー事業者が運送責任を負うこと</li> </ul> <p>などを要件とすることとしました。</p>
<p>旅客運送のノウハウを有するタクシー事業者の管理の下で行う自家用車活用事業には賛成するが、公共交通への影響については考えるべきである。</p>	<p>地域交通の移動の不足が喫緊の課題となっていることから、その解消に向けて、今般、自家用車活用事業を創設したところです。本制度は、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、タクシー事業者の管理の下で運送され</p>

	るサービスとなります。
制度案には賛成するが、制度の効果検証は丁寧に十分な時間をかけて行うべきである。	自家用車活用事業の検証については、タクシー事業の規制緩和、自家用有償旅客運送の見直し、本制度によって、タクシーが不足している状態がどの程度解消されているかを確認する予定です。 この際、自家用車活用事業を行うそれぞれの地域において、配車アプリのマッチング率データ等をもとに、当該地域におけるタクシーとそれを補完する自家用車について、需要と供給のバランスがとれているかを丁寧に確認する予定です。