

1月29日（水）の参議院本会議における各党代表質問において、

● 浅田 均議員（維新）

● 河合孝典議員（国民）

がライドシェアに関する質問を実施。概要は以下の通り。

● 浅田 均議員（維新） 対総理

（問）

岸田前政権は昨年夏、ライドシェア全面解禁について検討を続けるとした。

政府はいつまでに結論を出す考えか。わが党は、真のライドシェア導入への推進法案を、近く、国会に提出する予定だ。ぜひ、各会派の賛同をお願いしたいが、総理も賛同していただけるか。総理の見解を伺う。

（答）

- ご指摘のあった御党の法案が提出された際には、まずは国会でご議論頂くべきことと承知。
- ライドシェアの課題に関しては、特定の時期が念頭にあるわけでないが、全国での「交通空白」の解消に向け、骨太方針に従い、日本版ライドシェア等の施策の実施効果を検証しつつ、地域交通の担い手や移動の足の確保の取組を強力に進めていく。

● 河合孝典議員（国民） 対国交大臣

（問1）

旅客輸送の安全確保の観点から2種免許保持者とライドシェアドライバーとの関係をどのように整理するのか。

（答）

- 日本版ライドシェアのドライバーは、旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転する者ではないため、2種免許の保有を要件としていないところ。
- そのうえで一般論として、有償で旅客を運送するサービスについては、
 - ① ドライバー・車両の安全、
 - ② 事故時をはじめとした運送の責任、
 - ③ ドライバーの適切な労働条件の3点が大変重要であると考えており、日本版ライドシェアの制度にはこの考えが反映されているところ。

（問2）

タクシー事業者や既存の公共交通機関とライドシェアとの公平な競争環境を確保するために政府はどのような措置を講じるのか。

（答）

- 日本版ライドシェアは、公共交通機関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提供される運送サービスであり、タクシーを含む既存の公共交通機関との公平な競争環境が確保されている制度。
- 引き続き、公平な競争環境の確保に十分配慮した運用を行っていく。

2月3日（月）の衆議院予算委員会において、阿部 司議員（維新・東京比例区）がライドシェアに関する質問を実施。

概要は以下の通り。

（問）

昨年4月に導入された「日本版ライドシェア」は、既存のタクシー事業者に限定し、営業時間や営業区域を制限して、運賃もタクシーと同水準の極めて限定的な制度である。

世界ではプラットフォーム事業者の参入を認めて営業区域を限定せず、ダイナミックプライシングを導入するなど、柔軟な制度設計が当たり前であり、規制改革推進会議においても既存のタクシー事業者だけではなく、意欲と技術のある様々な企業が参入出来るフェアな環境整備が必要と指摘している。

代表質問では、総理は全面解禁に慎重な答弁をされたが、そもそも総理はこの分野における日本の制度的な遅れについて問題意識を持っているのか。総理に見解を伺う。

（石破総理）

- 交通空白というものが、特に地方において非常に顕著であるという認識を強く持っている。東京、大阪、名古屋等の大都市部における交通空白の状態と地方における交通空白の現状が全く異なることはよく認識。
- 地方における交通空白の解消のため、日本版ライドシェアがきちんと機能しているかについて今後ともよく検証する。

（更問）

明確な答弁ではなかったと思うが、単純に日本版ライドシェアは百点満点の制度だと認識しているのか。総理に見解を伺う。

（石破総理）

- 世の中には百点満点の制度はないと認識。

(問)

モビリティ分野における規制の遅れについて、一昨年10月当時の河野デジタル大臣は「諸外国で自動運転が既に実用化されている中、日本では技術があるにも関わらず実現出来ていない。これは規制の失敗と言わざるを得ない。」と極めて重要な指摘をしている。

この河野大臣の認識、日本の自動運転の遅れは規制の失敗であるとの認識を政府として踏襲するのか。総理に見解を伺う。

また、総理は技術があるにも関わらず、実装が進まない現状において、諸外国と比べて我が国は明らかに遅れているという認識を持っているのか。総理に見解を伺う。

(平 行財政改革担当大臣)

- 実装については、確かにアメリカの西海岸や中国では、全自動のタクシーが既に商用化されていると承知。その点については、そこに比べれば遅れている認識。
- また、河野前大臣の「規制の失敗」の意味が明確ではないが、イノベーションのスピードとレギュレーションのデザインの平仄とが合致していないことが、今までの実装の遅れをとってきた原因であると認識。デジタル大臣またデジタル行財政改革担当大臣として、その平仄を合致させる努力をしていく。

(更問)

自動運転について諸外国と比べている本質的な原因について極めて示唆的な報道がある。

東京交通新聞によれば、日本版ライドシェアの運転者の多くがタクシー会社の役員や内勤者であり、採算はとれないが、ライドシェアの全面解禁を防ぐため、自己犠牲の精神でやっている旨の報道である。この報道はタクシー業界による既得権益の防衛のための構造を如実に示している。

結局、ライドシェアも自動運転も同じ構造であり、タクシー業界をはじめとする既得権益者が自己防衛のために様々な障壁を設けている。政府は真の競争環境の整備を担わなければならないところ、現状は既得権益が優先され、結果として我が国の技術革新と国際競争力が大きく損なわれている。総理の見解を伺う。

(平 行財政改革担当大臣)

- ライドシェアについては、骨太方針に従っているところ。例えば、日本版ライドシェアについては、大阪では営業時間、エリアの厳しい規制を一旦外し、どのような効果が出るかとの検証をしていると承知。
- 一方、ご指摘のいわゆる米国型ライドシェアについて、担い手、ダイナミックプライシングについては、これらの検証結果を踏まえ検討を進めているところ。両方走らせているという現状である。
- 自動走行の基本的な問題は、諸外国は自動車自体をIoT端末にし、いっぱい走行させてビックデータで吸い上げ、AIでアルゴリズム解析をして、また、IoT端末で自動車に戻すシステムが完成している。日本ではそのシステムが出来ておらず、そのことが実装等において大きな影響を及ぼしており、特に既得権に配慮をして遅れているとは考えていない。

(問)

総理は、昨年、企業団体献金において政策がゆがめられることは無いと明言したが、現状を見るとその言葉の正しさを疑わざるを得ない。

タクシー業界をはじめ既存業界からの企業・団体献金と規制改革の遅れは明確な因果関係があると認識。総理の見解を伺う。

(石破総理)

- 企業も公的な存在であり、企業すべて悪、個人すべて善にはならない。今明確な因果関係があると言われたが、地方の運送事業者、タクシー事業者は、本当にほとんどが自己犠牲で行っていると言っても過言ではない。
- 地方において、どのように足を確保するか、私どもは政党として常に考えているが、その時に献金を貰っているから、そこに有利に取計らうことは考えたこともない。それぞれの企業が地域において、社会において公的な役割を果たしていることを常に認識しつつ、企業の要望を聞いている。お金を貰っているので、その会社の利益に奉仕したことはない。