

2024 年 4 月 No. 46

<CASE/モビリティ Update> 自家用車活用事業の制度の創設

弁護士 殿村 桂司

弁護士 水越 政輝

弁護士 小松 諒

はじめに

2024 年 3 月 29 日、国土交通省は、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って有償で運送サービスを提供することを可能とする制度（以下「自家用車活用事業」といいます。）を創設し、道路運送法に基づく許可に関する取扱いについて通達（以下「本通達」といいます。）を発出しました¹。これは、2023 年 12 月に決定された「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」²において、タクシー事業者が運送主体となつて、地域の自家用車・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（道路運送法 78 条 3 号に基づく制度の創設）が決定されたことを受け、2024 年 2 月から 3 月にかけて実施されたパブリックコメントにおける意見も踏まえて策定されたものです。今後、本通達に従って、タクシーが不足する地域・時期・時間帯におけるタクシー不足状態が認められる場合に、地域の自家用車・一般ドライバーによって有償で運送サービスを提供することを可能とする許可が行われることが予定されています。

自家用車活用事業は、日本におけるライドシェアを一部解禁するものと言われており、地域住民や観光客の利便性向上に資するだけでなく、タクシー事業者やタクシー事業者向け配車アプリケーションの提供事業者等による事業機会の拡大・創出、一般ドライバーによる所得獲得機会の創出にもつながります。

本ニュースレターでは、自家用車活用事業の制度、許可基準及び許可の条件について、その概要をご紹介します。

自家用車活用事業に係る許可制度

1. 自家用自動車による有償運送

道路運送法は、自家用自動車（事業用自動車以外の自動車）による有償での運送を原則として禁止しており、例外的に自家用自動車による有償運送が認められるのは、①災害のため緊急を要するとき、②市町村、NPO 法人等が、国土交通大臣の登録を受けて、地域住民や観光客等の運送を行うとき、③公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送を行うときに限られます（道路運送法 78 条）。

本通達は、タクシーが不足する地域・時期・時間帯におけるタクシー不足状態を上記「公共の福祉を確保するた

¹ <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001734883.pdf>

² https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/digital_gyozaikaikaku/pdf/chukan_honbun.pdf

めやむを得ない場合」に該当するものとして、国土交通大臣の許可により自家用自動車による有償での運送事業を認めるものです。自家用車活用事業は、あくまでタクシー事業者が事業の実施主体となって一般ドライバーの管理や指導監督を行うことが前提とされていること、また、特定の地域・時期・時間帯において一定数の車両の範囲内で認められるにとどまることから、いわゆるライドシェアを一般的に認めるものではありません。なお、タクシー事業者以外の事業者がライドシェアを行うことを位置付ける法律制度については、「デジタル行財政改革 中間とりまとめ」において、2024年6月に向けて議論を進めることとされています。

2. 許可基準

自家用車活用事業を実施するためには、法人タクシー事業者が管轄の運輸支局長に対して許可申請を行う必要があります。許可申請がなされた場合、以下の基準に適合するかどうか審査され、適合する場合には許可されることになります。

	基準	内容
(1)	対象地域、時期、時間帯、不足車両数	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。
(2)	資格要件	道路運送法に基づき、一般乗用旅客自動車運送事業の許可を受けていること（いわゆるタクシー事業者であること）。
(3)	管理運営体制	① 運行管理規程に以下の事項が記載されていること。 - 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。 - 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。 - 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。 - 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。 ② 自家用車活用事業に係る運転者（「自家用車ドライバー」）に対し、旅客自動車運送事業運輸規則と同等の指導等を行う体制が確立されていること。 ③ 整備管理規程に、自家用車活用事業に用いる自家用車の整備管理体制に関する事項が記載されていること。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、原則として、常勤の有資格の整備管理者が選任されていること。 ④ 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。
(4)	損害賠償能力	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・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。

上記(1)については、2024年3月13日に、特別区・武蔵野市・三鷹市、京浜（横浜市、川崎市、横須賀市等）、名古屋（名古屋市、瀬戸市、日進市等）及び京都市域（京都市、宇治市、長岡京市等）の4地域について、曜日・時間帯毎の不足車両数が公表されています³。また、2024年4月中に、札幌、仙台、埼玉、千葉、大阪、神戸、広島及び福岡の各地域についても不足車両数が公表されることが予定されており、自家用車活用事業を実施できる

³ <https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001730147.pdf>

地域が拡大していく見込みです。

上記(3)において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」が要求されているとおり、自家用車ドライバーは自家用車による運送を専業で行う必要はありません。もっとも、後記のとおり、自家用車活用事業の許可条件には、タクシー事業者による運行管理の一環として過労防止等のための措置を採ることが含まれており、タクシー事業者は、他業の勤務時間も踏まえ、自家用車ドライバーの適切な労務管理を行う必要があると考えられます。

3. 許可条件等

自家用車活用事業の許可にあたっては、以下の条件が付されるものとされ、許可期間は2年間とされています。許可に付された条件に違反した場合には、事業の停止や許可の取消し等の行政処分が課される可能性があります。

	条件	内容
(1)	使用する自家用車	① 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（通知する車両数は、許可地域ごとに、国土交通省が指定した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を除く。）の範囲内）。 ② 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、登録車両に係る情報を適切に管理すること（登録車両の数に制限はない）。 ③ 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外部に見えやすく表示すること。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。 ④ 自家用車の乗車定員が10人以下であること。
(2)	自家用車ドライバー	① 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年間において無事故であり、かつ、運転免許の停止処分を受けていないこと。 ② 事業者は、運輸規則の規定に基づき行うものと同様の研修及び指導監督を行うこと。 ③ 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。
(3)	運行管理・車両整備管理	事業者は、関連通達に基づき、運行管理及び車両の整備管理を行うこと。
(4)	運送形態・態様	① 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。 ② 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。 ③ 運送の引受けにあたって、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。 ④ 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。 ⑤ 運賃及び料金の支払い方法は、原則キャッシュレスによる方法であること。 ⑥ 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（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。）。
(5)	稼働状況の報告	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。
--	--	----------------

これらの条件には、タクシー事業者がその雇用するタクシードライバーに対して行う管理や指導監督と同様の対応を自家用車ドライバーに対しても行うことが求められる事項だけでなく、自家用車が使用されることによる追加的な管理や対応が必要になる事項が含まれており、タクシー事業者においては、許可条件を適切に遵守するための制度設計や体制構築、関連するシステムの開発・導入等が必要になると考えられます。

また、上記(4)の条件のとおり、自家用車活用事業においては配車アプリケーションの利用が想定されており、許可申請書においても「配車及び運賃の算出に用いるアプリ等の名称」を記載することになっています。

今後の展望

自家用車活用事業は道路運送法 78 条 3 号に基づく制度ですが、同条 2 号に基づく自家用有償旅客運送制度についても、より使いやすい制度へと改善するための措置が実施・検討されています。具体的には、2023 年末に、①「交通空白地」の目安を提示するとともに夜間などの「時間帯による空白」概念を取り込む、②自家用有償旅客運送の実施主体からの受託により株式会社が参画できることを明確化する、③観光地において宿泊施設が共同で車両を活用することを促進する、④自家用有償旅客運送の「対価」の目安をタクシー運賃の「約 8 割」とすること、の 4 点について通達の改正等の措置が講じられた上、今後、新たにダイナミックプライシングの導入やタクシーとの共同運営の仕組みの構築等が検討されています。

今後、自家用車活用事業や自家用有償旅客運送制度に基づき、自家用車により有償で人を運送する場面が増えてくるものと思われます。諸外国と比較すると日本におけるライドシェア事業の解禁には様々な議論がありますが、上記の施策の実施効果を検証するとともに、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律制度について、2024 年 6 月に向けて議論が進められていくこととされているため、議論の状況や方向性、立法動向を引き続き注視する必要があります。

2024 年 4 月 4 日

[執筆者]

**殿村 桂司**（弁護士・パートナー）

keiji_tonomura@noandt.com

TMT（Technology, Media and Telecoms）分野を中心に、M&A・戦略的提携、ライセンス・共同開発その他の知財関連取引、テクノロジー関連法務、ベンチャー投資・スタートアップ法務、デジタルメディア・エンタテインメント、ゲーム、テレコム、宇宙、個人情報・データプロテクション、ガバナンスなど企業法務全般に関するアドバイスを提供している。

ALB の Asia Super 50 TMT Lawyers 2024、Chambers Asia-Pacific 2024 の Ranked Lawyer（TMT）、Legal 500 Asia Pacific 2024 の Leading Individuals（TMT・Fintech）に選出。

**水越 政輝**（弁護士・パートナー）

masaki_mizukoshi@noandt.com

国内外の M&A 取引を中心に、企業法務全般にわたりリーガルサービスを提供している。CASE・MaaS を含む新規事業分野に関わる各種取引、マイノリティ出資、ジョイントベンチャー案件にも多くの経験を有するほか、欧州、米国、アジアを含むグローバルなデータコンプライアンスやサイバーセキュリティに関する案件も多く手がける。

2009 年中央大学法学部卒業。2017 年 Columbia Law School 卒業（LL.M., Harlan Fiske Stone Scholar）後、ニューヨーク州弁護士資格を取得。2017 年～2018 年 Covington & Burling LLP（Washington, D.C.）勤務。

**小松 諒**（弁護士）

akira_komatsu@noandt.com

AI・スマートシティ・web3・メタバースなどのテクノロジー関連法務を中心に、ベンチャー投資・スタートアップ法務、メディア/エンタテインメント・スポーツ関連法務、不動産、紛争解決など企業法務全般に関するアドバイスを提供している。

2006 年九州大学法学部卒業。2009 年九州大学法科大学院修了。2010 年弁護士登録（第一東京弁護士会）、長島・大野・常松法律事務所入所。2018 年 University of Washington School of Law 卒業（LL.M.）。2018 年～2019 年 University of California, Berkeley, School of Law 客員研究員。2019 年～2021 年三井不動産株式会社勤務。2022 年株式会社 Preferred Networks 勤務。

本ニュースレターは、各位のご参考のために一般的な情報を簡潔に提供することを目的としたものであり、当事務所の法的アドバイスを構成するものではありません。また見解に亘る部分は執筆者の個人的見解であり当事務所の見解ではありません。一般的情報としての性質上、法令の条文や出典の引用を意図的に省略している場合があります。個別具体的事案に係る問題については、必ず弁護士にご相談ください。

[編集者]



殿村 桂司（弁護士・パートナー）

keiji_tonomura@noandt.com

企業買収（M&A）取引・知財関連取引を中心に企業法務全般に関するアドバイスを提供している。TMT 業界の案件にも幅広い経験を有しているほか、シェアリング・エコノミー、Fintech、IoT、AI などテクノロジーの発展が生み出す新しい事業分野の案件も数多く取り扱っている。

長島・大野・常松 法律事務所

www.noandt.com

〒100-7036 東京都千代田区丸の内二丁目 7 番 2 号 J P タワー

Tel: 03-6889-7000（代表） Fax: 03-6889-8000（代表） Email: info@noandt.com



長島・大野・常松法律事務所は、約 600 名の弁護士が所属する日本有数の総合法律事務所であり、東京、ニューヨーク、シンガポール、バンコク、ホーチミン、ハノイ、ジャカルタ*及び上海に拠点を構えています。企業法務におけるあらゆる分野のリーガルサービスをワンストップで提供し、国内案件及び国際案件の双方に豊富な経験と実績を有しています。

（*提携事務所）

NO&T Technology Law Update 〜テクノロジー法ニュースレター〜の配信登録を希望される場合には、
<https://www.noandt.com/newsletters/nl_technology/>よりお申込みください。本ニュースレターに関するお問い合わせ等
につきましては、<newsletter-technology@noandt.com>までご連絡ください。なお、配信先としてご登録いただきましたメール
アドレスには、長島・大野・常松法律事務所からその他のご案内もお送りする場合がございますので予めご了承くださいませ
ようお願いいたします。