

日本型ライドシェア(NRS)に関する京都府タクシー協会 ガイドライン

23京タ発第62号
令和6年3月29日

I. 日本型ライドシェアの概要と京都業界の取組

I-1 日本型ライドシェアの概要

政府のデジタル行財政改革会議（議長：岸田総理）において「デジタル行財政改革中間とりまとめ（2023年12月20日）」が決議された。この中で「現状のタクシー事業では不足している移動の足を、地域の自家用車や一般ドライバーを活かしたライドシェアにより補うこととし、すみやかにタクシー事業者の運行管理の下での新たな仕組みを創設する。」とされている。

日本型ライドシェア（以下「NRS」という）とは、この「タクシー事業者（以下「事業者」という）の運行管理の下での新たな仕組み」のことを指し、具体的には、道路運送法第78条3号に基づいて、事業者が新たな仕組みに基づき実施する自家用有償運送のことをいう。

NRSは事業者が実施するものであるが、主に以下の点がタクシーとは異なり、特徴となる。

◆ タクシーが不足する時期・時間帯・地域のみ運行

※令和6年3月13日付け、国土交通省により「自家用車活用事業に係る営業区域ごとのタクシーの不足車両数」の公表があった。公表にある「月・水・木曜日の16時台～19時台」はシフト変更で可能

曜日	時間帯	営業区域名（対象市）
火～金	0時台～4時台	京都市域交通圏(京都市・宇治市・長岡京市)
金・土・日	16時台～翌5時台	京都市域交通圏(京都市・宇治市・長岡京市)

- ◆ ドライバーは普通免許（一種）でも運転が可能であり、車両は自家用車両（白ナンバー）でも可能
- ◆ 事業者指定の配車アプリからの配車のみ
- ◆ 支払いは配車アプリ内のみで実施
- ◆ 運賃はタクシーと同等（事前確定運賃と同様の計算方法により算出し、迎車料金も含めて運行する事業者の認可運賃と合わせる）

I-2 ガイドラインの基本的な考え方

事業者がNRSを実施するに際しては、道路運送法、労働法制を始めとした関係法令を遵守の上、安心安全な公共交通機関の担い手であるタクシー業者への利用者からの信頼性を確保する必要がある。一方で、NRSにおいてはその特性からタクシー事業とは異なる運営が必要な場面が存在する。

従って、タクシー事業の品質を確保しつつ効率的な事業運営を行なうために、京都業界の取組の目安として京都府タクシー協会が国土交通省（以下「国交省」という）の制度通達等に基づき、実施が必要と考えられる事項をとりまとめたものである。

本ガイドラインは京都の地域実情に応じたものであり、日本型ライドシェア京都版「京クルー」と称する。

II. ドライバーの採用

II-1 応募要件 以下の事項を含める。

- i) 20 歳以上 65 歳未満であること。
- ii) 普通免許（A T 限定含む）取得後 2 年以上経過していること。
- iii) 運行開始日前 2 年間に於いて運転免許の停止処分及び過去に免許取消処分を受けていないこと。
- iv) 事業者の業務車両（白ナンバー及び事業用遊休車両）もしくは自家用車を使用すること。

II-2 採用可否 以下の事項を実施し、すべての結果に基づき採用可否を決定する。

- i) 面接
- ii) 事業者指定の自動車教習所と連携した運転技量の確認と講習の受講
- iii) 犯罪歴の有無を履歴書及び面接にて確認し問題のない者
- iv) 以下の書類の提出
 - * 健康診断結果（提出日前 3 ヶ月以内に実施したものに限る）
 - * 運転記録証明書（自動車安全運転センター発行のもの）
 - * 反社会勢力でないこと、副業している場合は当該勤務時間を報告することを記載した誓約書
- v) 言葉遣い、受け応え等の接客に際する一定のスキル等は、各事業者の乗務員採用可否の基準に準じる。
- vi) 副業に関しては、その業種・業態職種・労働時間帯・総労働時間数を申告させ、安全面で問題がないかを総合的に判断し、関係法令を遵守する。

III. 研修指導

III-1 研修指導 以下のカリキュラムを基本とした入社時及び入社後継続的な研修を事業者にて実施する。

- i) 普通免許取得後 3 年以上経過した者
 - * 大臣認定講習（3 時間）
 - * 事業者にて実施する研修（12 時間：概ね 2 日間）
- ii) 普通免許取得後 1 年以上 3 年未満の者
 - * 大臣認定講習（3 時間）
 - * 事業者にて実施する研修（20 時間：概ね 3 日間）
- iii) 安全運転の観点から、毎月 1 時間程度の研修を行なう。
 - * 一時不停止、脇見運転、急発進、急ハンドル、急ブレーキなどの事故発生リスクが高い運転を行なっている者に対して、実際の映像を確認しながら指導を行ない、改善が見られるまでフォローアップする。
 - * 配車アプリを通じて、利用者からのクレーム等があった場合には、接客接遇を改善するよう、クレーム内容に基づき具体的な指導を行なう。
 - * 車両の位置情報から、走行エリア・時間・休憩時間などの営業効率が低いと思われる者には、場所・時間等を具体的に提示して営業の効率改善に向けた指導を行なう。

IV. 乗務

IV-1 乗務 以下の事項を含める。

- i) 乗務前点呼開始時点から乗務後点呼終了時点までを勤務時間とする。

- ii) ドライバーが携行する乗務員証はスマートフォンで電子的に表示可能なものとする。乗務員証の偽装を防止するため、電子乗務員証に使用するアプリは、事業者の承認を必要とするアプリとする。
- iii) ドライバーの安全性や労働時間に鑑み、1 乗車当りの 20 km を超える配車が行われないよう、制御可能な配車アプリを使用する。

V. 報酬及び費用の取扱

V-1 報酬・費用 以下の事項を含めることが望ましい。

- i) 費用については、事業者の従業員であることに鑑み、原則として事業者が負担することになると考えられる。ただし、燃料費、端末費用（通信費を含む）及び車両費用については補足が難しいことから、これらの経費精算金を歩合給として支払うことも可能とする。
- ii) ドライバーと事業者との間の公平な利益配分という観点から、燃料・端末・車両費用等を歩合給に含めた場合は、新たな賃率を設けることが望ましい。ただし、事業者が保有する遊休車両を使用する場合にあっては、新たに設けた賃率を下回っても公平は害しないと考えられる。
- iii) ETC カードは、ドライバーが個人で保有するカードを使用することも可能とする。その場合は、高速料金はドライバーが立て替えることとなり、月末締めで翌月の給与払いに合わせて精算することとする。この時、精算額は ETC カードの実際の利用額に基づく精算は行わず、配車アプリのルート計算において高速道路を使用する場合の料金として算出された金額により精算することも可能とする。
- iv) 上記のほか、NRS に係る費用は事業者が原則として負担する観点から、以下に係る費用は事業者が負担する。
 - * 車両点検（車検費用除く）
 - * ドライブレコーダーの導入及び設置
 - * アルコールチェッカー導入
 - * 体温計の導入
 - * 加入が義務付けられた保険の加入
 - * 採用時及び雇用時の健康診断
 - * 採用時における運転記録証明書の取得

IV. 労務管理

IV-1 労務管理 以下の事項を含めることが望ましい。

- i) 国交省の許可基準ほか、労働基準法等の関連法令に則って適切な労務管理を行なう。
- ii) ドライバーの勤務時間は週 20 時間未満とする。
- iii) 該当する時間帯において、自社に割り当てられた稼働車両数を超過することのないよう、シフト管理システム等を活用して、勤務希望のドライバー勤務表を策定する。
- iv) ドライバーに係る就業規則を作成する。
- v) ドライバーには、就業時に労働条件通知書を発行する。

VII. 運行管理

VII-1 運行管理 タクシー事業と同等の運行管理を実施し、以下の事項を含めることが望ましい。

- i) ドライバーは、事業者から車両の供給を受ける場合を除き、営業所に出社することなく、使用する車両の自宅等の車庫から営業エリアに直接移動することが想定される。このため、事業者は点呼を遠隔点呼で実施することを基本とし、営業所や車庫以外で行なう遠隔点呼の実施のために、国交省が定める要件を満たした機器をドライバーに提供する。
- ii) 機器の故障等により遠隔点呼が出来ない場合など、営業所や車庫以外で行う遠隔点呼の実施に必要な要件を満たさない場合には、例外的に営業所において対面点呼または電話点呼を行なう。
- iii) ドライバーへの遠隔点呼の実施に当たっては、国交省が定める実施要領のほか、特に以下の点に留意する。なお、遠隔点呼を実施するに際しては、事業者より近畿運輸局への届出が必要である旨に留意する。

① 業務前点呼

* 日常点検実施後に営業エリア内に到着したドライバーに対して実施する。

* 営業エリア到着後、以下の事項を実施させる。

(1) 遠隔点呼システムでの顔認証等による本人認証

(2) 免許証の読み取りまたは撮影

(3) 遠隔点呼システムへの健康状態、睡眠時間の入力

(4) 体温計による体温計測

(5) アルコール検知器を使用した酒気帯び確認

(6) 他事業場で就労している場合、当該事業場での前日の終業時刻および当日の始業時刻・終業時刻の確認

* 体温計及びアルコール検知器は Bluetooth 接続等により、計測結果が自動的に遠隔点呼システムに連携されるものを使用する。

* 点呼はビデオ通話等によって行なう。集団点呼を実施してもよいが、免許証など個人情報他者から閲覧できないよう、点呼前に遠隔点呼システムによる読み取りまたは撮影を徹底する。

* 点呼はドライバーのセルフチェックをもって開始し、セルフチェックの入力事項の確認ののち、本人確認、酒気帯び確認、健康状態の確認を運行管理者（補助者を含む）が映像を通じて目視により行なう。

* 点呼が完了し、運行管理者が運行の業務に従事して問題がないことを判断したドライバーについてのみ、事業者にて配車アプリのシステムを操作して当該ドライバーに対して配車アプリによる配車が行なわれるように設定する。

② 業務後点呼

* 営業エリア内で営業を終了する際に実施する。

* 点呼の実施前にドライバーに遠隔点呼システムで顔認証等による本人認証を実施させる。なお、国交省が定める自動点呼によることも可能とする。

* 点呼の終了後は、事業者にて配車アプリのシステムを操作して当該ドライバーに対して配車アプリによる配車が行なわれないように設定する。

VIII. 緊急時の対応

VIII-1 緊急時の対応 以下の事項を含める。

- i) 配車アプリやドライブレコーダーなどを通じてドライバーまたは旅客から信号を受信した際には、車両の状況を的確に把握して警察へ通報し、警察の指示に応じて必要な対応を行なうなど、責任をもって事態の収拾に努める。
- ii) 事故発生時には、事業者が責任をもって保険会社への連絡手続、相手方との交渉等の事故対応全般を管理する。

IX. 車両

IX-1 点検整備 タクシー事業と同等の車両管理を実施し、以下の事項を含めることが望ましい。

- i) 事業者として道路運送車両法の定めに基づき、タクシー車両に対して行う車両整備と同等の環境において、使用車両の整備を実施する。特に以下の点に留意する。
 - * 定期点検は走行距離に応じてタクシーと同等レベルの実施を行なうものとする。(3~6ヶ月に一度実施)
 - * 自社工場の設備を持たない場合や自社工場の利用が難しい場合には、指定工場または認証工場に初期点検・法定点検を委託することとし、点検結果は事業者が管理する。

IX-2 車両の仕様 以下の事項を含めることが望ましい。

- i) タクシー車両と同等水準の輸送の安全と旅客の利便を確保するため、以下の条件を満たす車両のみを使用する。以下の条件を満たす場合であっても、目視により外観および内装を確認し、輸送の安全および旅客の利便の観点から、旅客運送に耐えないと判断される場合には、当該車両を使用しない。
 - * 定員5人以上10人以下の車両であって、乗降に用いる扉を4つ備えていること。
 - * 初年度登録年月日から10年以内であること。
 - * 衝突被害軽減ブレーキが搭載されていること。

IX-3 車載器等 以下の事項を含める。

- i) 車内外を撮影するカメラを伴うドライブレコーダー、使用車両であることを示す車内表示装置等の車載器を設置するほか、特に以下の点に留意する。
 - * ドライブレコーダーについては、以下の要件を満たしていること。
 - (1) 車内外を撮影するカメラを設置していること
 - (2) 通信機能を備えていること
 - (3) 国交省が定める「令和5年度過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援補助金対象機器一覧」に記載されていること
 - * ETC 車載器を設置すること。