



(電子版)

info@jikosoren.jp

2017年 第11号 2017年5月24日

発行：自交総連本部

〒110-0003 東京都台東区根岸2-18-2-201

tel. 03-3875-8071 fax. 03-3874-4997

二種免、自家用車での運送の規制緩和求める 規制改革推進会議が答申 ライドシェアには直接触れず

規制改革推進会議（議長＝大田弘子政策研究大学院大学教授）は5月23日、昨年9月発足後初めての答申をまとめ、安倍首相に提出しました。答申では、ライドシェアについては直接の言及はなく、移動・輸送サービスについてはシェアリングビジネスの流れも念頭に検討を継続すると記述されています。

交通関係で具体的に触れられているのは、①ICTを活用したタクシーのソフトウェア普及、②事前確定運賃の実現、③ICT活用の運行管理、④自家用車による運送、⑤客貨混載運用の見直し、⑥二種免許受験資格、です。

自家用車による運送については、道路運送法の登録・許可を要しない運送範囲の明確化とガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲の明確化を今年度中に検討・結論を出すとしています。経産省がグレーゾーン解消制度の回答で長距離のライドシェア（相乗り）といえるnotteco（のってこ＝現在は費用実費内）の形態を合法としたのを追認し、さらに実費を超える一定の金額を収受することを可能にする検討が、今後、国交省で行われることとなります（情報9号参照）。

二種免許受験資格については、21歳の年齢要件が適切か、研修などで補完できないかなどについて今年度中に検討を開始するとしています。

規制改革推進に関する第1次答申 ～明日への扉を開く～

平成29年5月23日 規制改革推進会議

Ⅲ 各分野における規制改革の推進

5. その他重要課題（インバウンド支援等）

(1) 規制改革の目的と検討の視点

（前略）

次に、移動・輸送サービスについて、需要側・供給側双方の構造変化を踏まえた新たなサービス活性化のための環境整備を図るべく、規制の見直しを検討した。事業者からの具体的な要望をベースに規制所管府省からのヒアリングを行い、様々な立場からの意見を踏まえながら、在るべき規制の方向性について議論を行った。旅客、貨物を巡っては、需要の個別化・多様化・激増が進んでおり、その中で若手運

転手の確保の難しさや、事業者による運行管理負担の大きさなどの問題が生じ、一段の規制改革が求められている状況が浮き彫りになった。シェアリングビジネスの流れも念頭に、事業者の創意工夫や地域での取組を活かしながら我が国ならではの仕組みを確立するべく、更なる改革に向けた検討の継続が重要である。（以下略）

(2) 具体的な規制改革項目

① ICT、AI等の技術革新を活かした旅客運送事業等の規制改革

ア ICTを活用したソフトメーターの普及に向けた環境整備

【平成29年度上期検討開始、平成30年度上期結論、平成30年度措置】

回転尺を基本とする現状のタクシメーターは乗車中の走行距離等の適正を確保する観点から計量法（平成4年法律第51号）の特定計量器に指定され、年に1度の装置検査（器差の確認）が義務付けられており、また運賃の変更を行う度に費用が発生する等、事業者への負担となっているのみならず、柔軟な料金の設定を困難なものとしている。

したがって、顧客ニーズに応じた柔軟な料金設定や、事業者の生産性向上に向けたイノベーションの促進を目指し、回転尺を基本とするタクシメーターに加えて、タクシー事業の運賃算出の基礎として必要十分な精度の距離情報等を導出するシステム（ソフトメーター等）の利用も可能にするため、求められる距離等の測定精度の水準や、必要な精度等を有することを担保する仕組み、技術基準等の検討を関係者間で行い、速やかに結論を得て、新しいタクシメーターの開発や普及に向けて必要な環境整備を行う。

イ ICTを活用したソフトメーターの計量法との関係の明確化

【平成30年度検討開始】

計量法上のタクシメーターは、正確計量の趣旨から距離の実測値を計量するために、タクシーに直接取り付けられる回転尺から得られる計量値により計量を行っている。このような方式に基づかない新たな方式によるメーター（ソフトメーター等）については、現在、計量法上の特定計量器に該当しない。

したがって、アによる検討状況を踏まえつつ、事業者と消費者が運賃算出の基礎となる距離情報を相互に確認するために必要な技術基準等の検討を関係者間で行い、計量法との関係を明確化する。

ウ 利用者の同意を前提とした事前確定運賃の実現

【平成29年度検討開始、平成30年度結論・措置】

タクシー運賃は、各事業者が国土交通大臣に申請し認可を受ける必要があり、時間距離併用制運賃以外にも、時間制運賃や定額運賃等が認められている。しかしながら、定額運賃については運送区間を事前に定め個別に認可を受けなければならぬため、事業者が利用者のニーズに柔軟に対応した料金を設定することは困難である。

したがって、渋滞や回り道等で値段が高くなるかもしれないという不安なくタクシーを利用したいというニーズに応じたサービスが実現できるよう、配車アプリ等によりあらかじめ運行経路と運賃を利用者に提示し、これに利用者が同意することを条件に、経路を特定した個別認可を受けることなく、一定の方式により事業者が柔軟に運賃設定することを包括的に認可する仕組みについて、利用者保護を図るための措置も含めた検討を行い、結論を得る。

エ ICTを活用した運行管理の効率化に向けた環境整備

【平成29年度検討・結論・措置】

道路運送法や関連法令、通達等に基づく一般旅客自動車運送事業に係る運行状況や運転者の状況その他の運行状況の管理手法を定める規定については、ICTの活用等による新たな手法が十分に反映されていない。

したがって、乗務記録や点呼記録等について電子データでの記録・保存が可能であることを周知するとともに、ICTを活用した新たな点呼の手法を事業者が活用できるよう検討し結論を得る。

オ 自家用自動車による運送

【平成29年度検討・結論】

公共交通が充実していない地方の移動を支え、また多様化する移動需要に応じるサービスとして、インターネット等を介し目的地を同じくする者同士の自家用自動車の相乗りをマッチングさせるサービスが始まっているが、十分に普及しているとは言えない。現在、道路運送法第78条において、自家用自動車による有償運送は登録又は許可を受けた場合以外には原則禁じられており、通達によって、この登録又は許可を要しない運送の態様についての例が示されているが、自家用自動車による有償運送が原則禁止されている趣旨が通達上明確に示されていないことから、登録又は許可を要しない運送の範囲の解釈が困難であり、このことが、このようなサービスの普及を妨げる一因となっているものと考えられる。

したがって、自家用自動車による運送について、それが有償である場合には、旅客自動車運送事業に準じた輸送の安全や利用者の保護に対する期待感を利用者一般が有していることが、自家用自動車の有償運送を登録又は許可にかからしめる理由であることを通達により明確にするとともに、登録又は許可を要しない自家用自動車による運送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を通達により明確化する。

② 地方の需要に応える貨物運送事業規制改革

ア 客貨混載に関する運用の見直し

【平成29年上期検討・結論・措置】

人口減少・少子高齢化の中、地域の旅客運送と貨物運送の双方を効率的に充実させる上では、旅客自動車運送事業者が、旅客運送の用に供する車両を用いて貨物運送を行うことができる条件を明確化し、予見可能性を高め、貨物運送の一翼を積極

的に担うための環境を整備する必要がある。

したがって、道路運送法第82条の規定に基づく一般乗合旅客自動車運送事業者による少量貨物の運送に係る規制については、貨物軽自動車運送事業者が運送できる貨物の重量を上限値として、それを超える場合は個別に判断するとしていた現在の法運用を改め、事業者が乗合バスの構造等に応じて柔軟に事業を行えるよう、一般乗合旅客自動車運送事業者が旅客運送の用に供する車両を用いて貨物運送を行うことができる条件を明確化し、事業者が自ら判断できるようにする。

イ 貨物自動車運送事業の営業所新設における車両台数規制の見直し

【平成29年度検討・結論】

貨物自動車運送事業の営業所新設に当たっては、輸送の安全を確保することを目的とし事業者が安全管理の観点からの確な事業遂行を確実に実施できるかどうかの判断基準として、島しょにおける輸送等を除き事業用自動車の数を5両以上保有することが通達で一律に義務付けられている。これに関し、人口の少ない過疎地域において、営業所の新設が難しい等の指摘がある。

したがって、輸送の安全を確実に担保しつつ地域の実情等に応じた合理的規模で事業拠点が整備できるよう、ICTの活用等により適切な運行管理が実施される等一定の条件を満たすことを前提として、人口の少ない過疎地域において、広域に事業を展開している貨物自動車運送事業者が追加で営業所を新設する場合と、中小企業等が営業所を新設する場合の両方について、営業所新設時に求める必要最低車両台数の在り方について、関係者と調整した上で検討し、結論を得る。

③ 第二種運転免許受験資格

【平成29年検討開始、結論を得次第速やかに措置】

高齢化や、高齢運転手の運転免許返納が進む中、地方を中心に、公共交通需要の増加が見込まれる一方、少子化等を背景に運転手不足が深刻化している。これに対し、旅客自動車運送事業の運転手となるために必要な第二種運転免許試験は21歳以上でなければ受験できないが、根拠についてはより適正に分析すべきである、また、21歳の年齢要件に一切の特例措置がないため若年層が将来の職業として志望しづらい状況にある、との指摘がある。

したがって、第二種運転免許受験資格の年齢要件の根拠の更なる適正分析が必要である、少子化等を背景に運転手不足が深刻化する中、年齢要件に一切の特例措置がないため若年層が旅客自動車運送事業の運転手への志望をしづらい状況にあるとの指摘に加え、自動車技術の進展、安全性確保の観点等を踏まえ、21歳以上を受験資格の要件とする根拠についてより適正な手法に配意しつつ分析し、結果を明示するとともに、その結果に基づき、旅客自動車運送事業の安全確保を所掌する事業所管官庁、事業者等の旅客自動車運送事業の実態や交通安全に関する知見を有する関係者が幅広く参画する検討の場を設置し、21歳以上という第二種運転免許受験資格の年齢要件の適否や、現行制度が年齢要件で担保しようとしている運転手としての資質等について、事業者による安全担保措置を含め、研修や他の方法で補完することの適否等第二種運転免許制度の今後の在り方を総合的に検討する。