



(電子版)

info@jikosoren.jp

2020年 第27号 2020年7月9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

規制改革推進会議答申 タクシーの利便性向上 デジタル化促進がライドシェア導入に利用される懸念

政府の規制改革推進会議は7月2日、2020年の答申をまとめ、安倍首相に提出しました。近く、規制改革実施計画として閣議決定されます。

タクシーに関しては、「タクシーの利便性向上」という項目で、今年度に検討・結論・措置あるいは検討を開始するものとして次の点が記載されています。

- ① 交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度について、その実効性を高めるため、導入を希望する地域において関係者間の協議が円滑に進むよう環境整備を図ること等を通じ、着実に制度を運用する
- ② 事業者の営業区域外運送の柔軟化に取り組む
- ③ 事前確定運賃や変動迎車料金等の制度を着実に実施
- ④ 変動料金制の導入も視野に入れつつ、アプリ事業者が有するタクシーの輸送データがタクシーサービスの高度化に還元されるよう推進する
- ⑤ 事業の適正化及び活性化に不可欠なデータの適時把握を行うためのタクシー事

デジタル化をライドシェアとむすびつけた竹中平蔵氏の論調

(2020. 3. 9 プレジデントDigital)

(シンガポールでコロナの) 多くの感染者を検出することができた理由は、シンガポールにはGrabという配車アプリが普及しており、感染ルートを把握しやすい環境だからです。ライドシェアが認められていない日本はシンガポールほど正確に感染者の移動経路を把握することができず、発見が遅れているわけです。

アナログな日本ではタクシーには乗ったけど、どこの会社のもだったかよくわからない場合もあります。…シンガポールはデジタルな国だから感染者の行動を把握しやすい。

…

今の異常事態を踏まえて遠隔医療やライドシェアなど、「今まで抵抗勢力が邪魔して実現しなかったことをこの際やりましょう」という議論が皆無だということが、日本の大きな特徴であり反省点なのです。とにかく今まで抵抗勢力が邪魔していたことでやればいいのかにやっていないことを、「この際やりましょう」と動いてしかるべきです。

業者の取組を推進しつつ、国がデジタルで情報を収集、把握できる環境整備を進める

安倍首相は答申を受け取り、「今回は、様々な分野で、デジタル化の遅れを改めて痛感いたしました。デジタル時代の到来を踏まえ、従来型の規制・制度を大きく変革していく」「ポスト・コロナの未来をしっかりと見据えながら、新しいテクノロジーを徹底的に活用できるよう、必要な規制改革を集中的に実施してまいります」と述べ、コロナ危機への対応としてデジタル化を推進する姿勢を示しています。

今後、アナログなタクシーに対してデジタルなライドシェアという論調が意図的に強調され、ライドシェア導入にむすびつけられる懸念もあります。

規制改革推進に関する答申（令和2年7月2日 規制改革推進会議）

3. 投資等分野

(2) 自動運転の実装に向けた環境整備

ア 自動運転の公道走行試験を促進するための制度等の利活用

【令和2年検討開始、結論を得次第速やかに措置】

<基本的考え方>

我が国では、恒常的な物流分野の人手不足や高齢化への対応として、物流の生産性向上や高齢者の移動手段の確保という観点等からも、自動運転の社会実装が、自動車産業の発展のみならず、経済成長を促すことが期待されている。

自動運転技術の進展とその実装に向けていち早く対応するために、公道において、自動走行システムを用いて自動車を走行させる実証実験を実施するにあたって、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン（以下、本項において「ガイドライン」という。）」（平成28年5月）及び「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準（以下、「許可基準」という。）」（令和元年9月）が策定されている。また、安全な自動運転車の開発・実用化を促進するため、道路運送車両の保安基準の一部緩和を可能とする、自動運転の実証実験に係る基準緩和認定制度も平成29年2月に創設されている。

許可基準については、交通参加者の安全に配慮しつつ、公道実証実験を促す目的を達成するために警察庁が策定し、地域の実情に明るい警察署長が個別具体の申請に応じて運用するとされているが、実証実験の実施を希望する事業者等から、許可基準は実証実験の許可を受ける上で事実上の従うべき基準となっており、柔軟性に欠けるとの指摘もある。また、基準緩和認定制度は、手続の煩雑さや申請に当たりどのような事項について認定を得られるかの情報が不足しているとの声もある。したがって、これらの制度等は、自動運転技術の発展とその実装に向けて、担うべき

役割を着実に果たせるようにすることが不可欠である。

以上の基本的考え方にに基づき、以下の措置を講ずるべきである。

<実施事項>

- a ガイドラインの「6 テストドライバーに関連する自動走行システムの要件」の趣旨は、実験車両の自動走行システムが道路交通法をはじめとする関係法令を遵守することが確保できない開発段階のものであることを前提に、システムでは対応できない場面（緊急時、故障時及びシステムが機能限界に達する時）においてテストドライバーが必要な操作を行うことを求めるものであることを適切な方法で公表・周知する。
- b 許可基準の「2 許可期間」について、同一場所等での実証実験を再度申請する者に対しては、過去の実証実験等により確認できる事項については、過去の申請書類の写しの提出を認める等、手続を円滑化するよう周知する。また、無人自動運転移動サービスの事業化等の場合で許可の対象となる内容が明確であれば、許可期間が6か月を超える範囲とすることも可能である旨を明確化し、周知する。
- c 多様な自動運転車の研究開発及び実証実験の促進に資するよう、自動運転の実証実験に係る基準緩和認定制度を活用して認定された実証車両の実例について、認定を受けた事業者の権利等に配慮しつつ、公表し、取組の展開を促進する。

イ 自動運転技術の進展に対応した新たな運転免許の検討

【引き続き検討を進め、結論を得次第速やかに措置】

<基本的考え方>

人手不足の常態化が喫緊の課題となっている旅客・貨物運送事業への対応は社会的急務である。今般、道路交通法（昭和35年法律第105号）が改正され、申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定する等の条件付免許を与える制度が導入されることとなる。現時点では、現在普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した自動車を想定し、運転に不安を覚える高齢運転者がより安全な自動車に限定して運転を継続する選択肢を設けるものであるが、今後の技術の開発、普及状況も踏まえつつ、限定免許の対象車両の追加等の制度の見直しを不断に行う必要がある。

以上の基本的考え方にに基づき、以下の措置を講ずるべきである。

<実施事項>

自動運転技術の開発動向を踏まえた自動車やサービスとそれに応じた免許の在り方について引き続き研究するとともに、令和4年に予定される安全運転サポート車等限定免許制度の導入後、自動車を運転する際に一時停止や信号遵守といった特定操作の省略等が可能となる安全支援機能が実用化された場合には、その状況を踏まえ、今般改正された道路交通法の規定に基づく限定免許の対象車両として追加することを検討する。

(4) タクシーの利便性向上

【a：令和2年検討・結論・措置

b：令和2年度検討開始、結論を得次第速やかに措置

c：令和2年度措置】

<基本的考え方>

人口減少、少子高齢化が進展する中、地域における公共交通手段の維持・確保が重要な課題となっている。また、デジタル技術の進展により、タクシーの配車アプリ等の導入・普及が進むにつれて、利用者の利便性を高める様々な取組を推進することができるような状況も生まれている。こうした実情を踏まえ、地域の公共交通機関として重要な役割を担うタクシー事業者が、それぞれの地域の有する課題に柔軟に対応することが重要であり、もって利用者が質の高いサービスを持続的に享受することが可能となるような制度の整備等が不可欠である。

以上の基本的考え方に基づき、以下の措置を講ずるべきである。

<実施事項>

- a 地域の交通手段を持続的に確保するため、国土交通省は、事業者の営業区域外運送の柔軟化に取り組む等、より多くの利用者が利便性の高いタクシーサービスを楽しむことができる環境整備に向けた施策を推進するとともに、公共交通の供給が困難な地域において行う交通事業者が協力する自家用有償旅客運送制度について、その実効性を高めるため、導入を希望する地域において関係者間の協議が円滑に進むよう環境整備を図ること等を通じ、着実に制度を運用する。
- b 国土交通省は、タクシーの利便性向上に資する事前確定運賃や変動迎車料金等の制度を着実に実施する。また、タクシーのきめ細かな走行実態の的確な把握及び地域、曜日、時間帯、天気等様々な状況下におけるタクシーと利用者との需給・マッチングデータの取得とそれらを通じた配車アプリの活用等による、事前確定運賃等の仕組みの柔軟化を始めとした利用者の利便性を高める新たな運賃サービス等を実現するため、国土交通省は、タクシー事業者間の連携や変動料金制の導入も視野に入れつつ、アプリ事業者が有するタクシーの輸送データがタクシーサービスの高度化に還元されるよう推進するとともに、事業者の自主的な取組を一層加速させる方策を検討及び実施する。
- c 特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法(平成21年法律第64号、タクシー特措法)が、タクシー事業の業務の適正化を図り、もって輸送の安全及び利用者の利便の確保に資する目的を有することに鑑み、国土交通省は、その趣旨が確実に達成されるよう、事業の適正化及び活性化に不可欠なデータの適時把握を行うためのタクシー事業者の取組を推進しつつ、国がデジタルで情報を収集、把握できる環境整備を進める。また、国土交通省は、事業者自らが利用者の利便性を高める新たなサービス等に健全かつ持続的に取り組むことが可能となるよう、制度を着実に運用する。