

規制改革推進会議ご説明資料

自動車局

平成30年1月18日

三和交通からの提案

(平成29年10月24日規制改革推進会議)

について

貨物自動車運送事業について

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う際には、貨物自動車運送事業法の許可を受けること等が必要。（輸送の安全、荷主の利便の確保等の必要性）
 一方、自己の生業に付帯して行われる貨物の運送行為については、当該運送行為が主要業務の過程に包摂しているものと認められる場合等には、貨物自動車運送事業法上の許可等を要しない。

【貨物自動車運送事業に該当しない例】

エアコンの取付け・・・電気屋Aからの委託を受けて、エアコン取付業者である事業者Bが、電気屋Aでエアコンを受け取って購入者Cの自宅まで搬送した上で有償で取付けを行う場合のエアコンの搬送。



飲食店の出前・・・飲食店Aが注文を受けて調理した品物を飲食店Aの従業員が注文者Bの自宅まで搬送する。



【貨物自動車運送事業に該当する例】

エアコンの配送・・・電気屋Aが購入者Cに対して販売したエアコンについて、電気屋Aから購入者Cの自宅まで、電気屋Aの依頼を受けて、Bが有償で行うエアコンの単純配送。



飲食店の出前・・・飲食店Aが注文者Cから注文を受けて調理した品物について、飲食店Aから注文者Cの自宅まで、飲食店Aから依頼を受けてデリバリー事業者Bが有償で行う品物の単純配送。

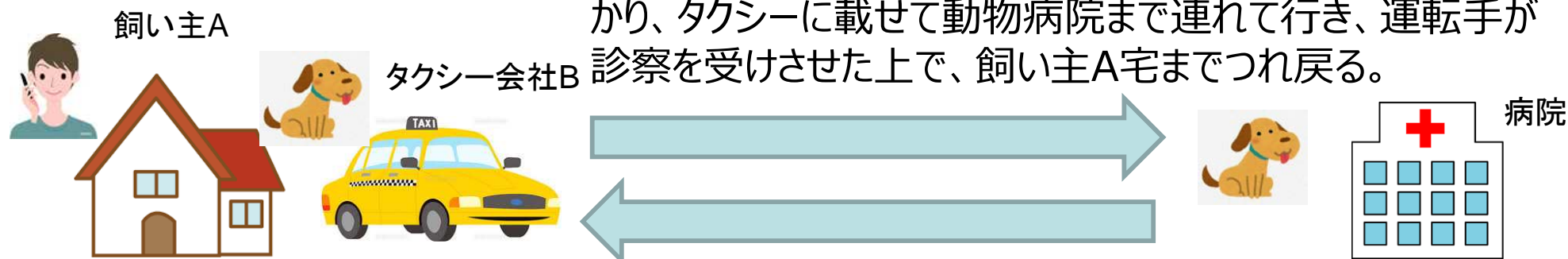


タクシー事業者が行う救援事業について

タクシー事業者が行う救援事業においては、タクシー顧客等からの緊急の要請を受けて行う病院の順番とり、忘れ物の代理取得、切符などの予約や購入など、単に役務を提供する行為及び役務提供に連動して生ずる非定型的な物品輸送が可能とされている。

【貨物自動車運送事業に該当しない例】

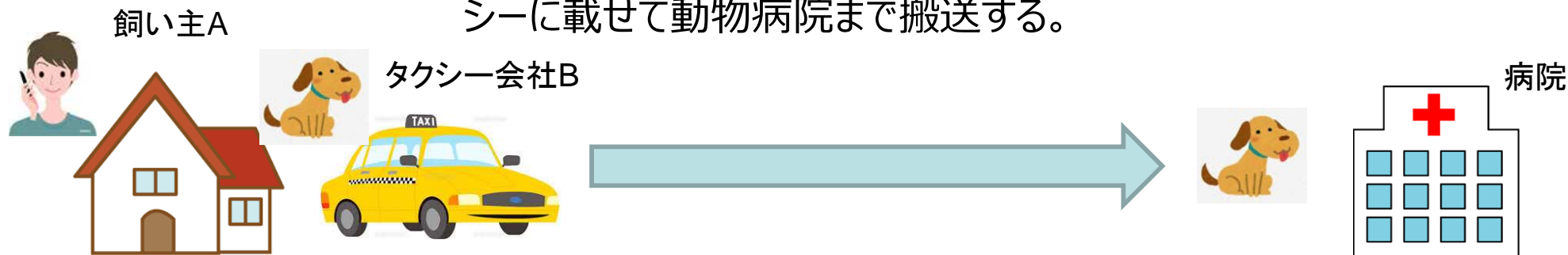
ペットに診察を受けさせるサービス・・・飼い主Aの依頼によりタクシー会社Bの運転手がペットを預かり、タクシーに載せて動物病院まで連れて行き、運転手が診察を受けさせた上で、飼い主A宅までつれ戻る。



※注：前ページ上段と同様、主要業務の過程に包摂されている貨物の運送であり、貨物運送事業に該当しない

【貨物自動車運送事業に該当する例】

ペットの病院までの搬送・・・飼い主Aの依頼によりタクシー会社Bの運転手がペットを預かり、タクシーに載せて動物病院まで搬送する。



※注：貨物の運送であり、貨物運送事業に該当

【タクシー事業者が行う救援事業等について（平成元年地自第240号）（抄）】

- 1 近年、タクシー事業の無線化が普及したことにより、その機動性に着目し、ホームセキュリティ等の「緊急救援システム」又は、他人に対する役務提供等を行う「タクシー便利屋」等といわれる新しいサービス（以下、「救援事業等」という。）の実施を希望するタクシー事業者がでてきている。
- 2 これら救援事業等は、タクシー事業の合間等に本来業務の遂行を妨げない範囲内において、タクシー車両等を使用して行われるものと理解できるので、特にこれを排除しなければならない社会的理由は乏しいと思われる。
- 3 したがって、一定の条件の下において、タクシー事業者が行う「ホームセキュリティ等緊急救援システムに参画し自ら行うこれらの業務（以下、「救援事業」という。）」は、たとえタクシー車両等のタクシー事業用の施設を使用して行われるものであっても、道路運送法第19条の業務の確保義務を損ねる行為とならないものと理解し、今後、当面下記の通り取り扱うこととされたい。
なお、タクシー顧客等からの緊急の要請を受けて行う病院の順番とり、忘れ物の代理取得、切符などの予約や購入など、単に役務を提供する行為及び役務提供に連動して生ずる非定型的な物品輸送であって社会通念上貨物運送行為とみなされないものを行う場合についても実情に応じてこれに準じた取り扱いを行うこととされたい。

【貨物運送事業を旅客運送事業とは別に実施する必要性】

- 他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行うに当たっては、貨物輸送の安全を確保し、利用者の利益を保護する必要がある。
- このため、物品の積卸しが容易にでき、堅牢で、かつ、床が平らで荷崩れしにくいなど安全、確実に物品を積載できる構造の物品積載装置を有するなど、貨物運送に適した構造を有する「貨物自動車」を使用する必要がある、「貨物自動車」は安全な運行を確保できる範囲において最大積載量が設定されている。
- また、貨物自動車については、旅客自動車とは別のナンバーが付与されている。
- 不特定多数の乗客が頻繁に乗降することとなるタクシー車両で貨物を運んだ場合、貨物の荷崩れ等による旅客への危険や貨物の破損、旅客による貨物の破損や紛失、旅客から伝票が見えること等による貨物に係る個人情報流出等の可能性があるため、貨物運送に適した車両とはいえない。

【各運送事業に使用する車両のナンバーの例】

タクシー車両（3、5、7ナンバー）

バス車両（2ナンバー）

貨物自動車（1、4、6ナンバー）

品川399

あ 12-34

品川599

あ 12-34

品川299

あ 12-34

品川199

あ 12-34

品川499

あ 12-34

(ご提案の概要)

- ・夜間に緊急で荷物を運送する場合や引越トラックに乗りきらなかった荷物の運送等、多様化する利用者ニーズへの対応、
 - ・貨物自動車運送事業の人手不足の解消、
 - ・昼間や夜間のタクシー需要が少ない時間帯の有効活用
- 等を図るため、
- ・タクシー救済事業において貨物運送を行うことを認められないか
- という提案であったと認識。

(見解)

- ご提案の夜間における緊急での荷物の運送や引越トラックに乗りきらなかった荷物の運送については、役務の提供に伴うものではなく、貨物自動車運送事業法における貨物自動車運送事業に該当する行為であり、これらは救済事業等の対象範囲ではない。

三ヶ森タクシーからの提案

(平成29年10月24日規制改革推進会議)

について

コストカットした別モードのタクシー

タクシー事業者

- 運送責任

請負または直接雇用

運転者

- **1.5種免許（1種免許+講習）**
- 予約配車のみ
- 自家用車

- **請負として働く場合には、注文主の指揮命令を受けない「事業主」と扱われる。**

(参考) 請負の場合、注文主から受けた仕事の完成に対して報酬が支払われるというものであり、注文主の指揮命令を受けない「事業主」として扱われ、基本的には「労働者」としての保護を受けることはできない。ただし、請負契約でも、その働き方の実態から「労働者」とであると判断されれば、労働法規の保護を受けることができる。(厚生労働省「知って役立つ労働法～働くときに必要な基礎知識～」)

- タクシー事業者は、安全確保・利用者保護のため、乗務時間の管理や健康状態の把握を行い、問題がある場合は乗務させない等の運行管理を行う必要がある。そのために、事業者は、運行管理者を選任し、運転者は運行管理者の指示に従うこととされている。**このような運行管理を実施することから、事業者と運転者の間には直接の指揮命令関係が存在する。したがって、タクシー事業は、運転者との請負契約により行うべきものではない。**

- 仮に、請負契約を結んだ運転者に対し、これらの運行管理を実施すると、事業者からの指示監督を受けることから、形式が請負であっても実態が「労働者」とであると判断されれば、労働関係法令や社会保険関係法令（労働基準法・厚生年金保険法・雇用保険法等）が適用される。

(参考) 2016年10月ロンドン雇用裁判所は、uberの運転者を労働者と認め、最低賃金や有給休暇などの法的権利を保障すべきであるとの判決を示した。2017年11月、雇用上訴裁判所への控訴が却下された。

- なお、道路運送法では、雇用契約があっても日雇い等の不安定な契約である場合には、**輸送の安全確保のために事業者が行わなければならない乗務時間の管理等の労務管理や指導監督が運転者に十分に徹底されないおそれがあることから、このような者についても、運転者として乗務させることは認めていない。**

二種免許について

- 旅客自動車運送事業については、

- ① 営利を目的としており営業効率を上げるため**1日の走行距離や輸送人員が多いこと**
- ② **乗客の指示による急な方向転換等に対応するため通常より高度の運転技能や知識が必要とされること**
- ③ **輸送人員が多い旅客自動車による事故は多くの人命を損なうおそれがあること**

等を踏まえ、事故を抑制し、旅客の安全を確保するため、旅客運送事業の運転者には、**旅客を想定した安全確保のために必要な運転技能の習得を要件とする第二種免許を有することを求めている。**

- 特に、タクシーの場合、

- ✓ 1日1車当たりの走行キロが長い

(参考) 1日1車当たり走行キロ (km/日) ハイヤー・タクシー104.74、自家用車19.50 (H28自動車燃料消費量統計)

- ✓ 市街地での走行が多い

(参考) 市街地での事故件数割合：ハイヤー・タクシー9割以上、全体74.5% (H25交通統計・H25事業用自動車の交通事故統計)

- ✓ 夜間での走行が多い

(参考) 夜間の事故件数割合：ハイヤー・タクシー48%、全体27% (H26交通統計・H26事業用自動車の交通事故統計)

という特徴があり、**第二種免許を求める制度を緩和することは、旅客の安全の確保の観点から適切ではない。**

- なお、海外（イギリス・フランス・ドイツ・イタリア・韓国）においても、職業として旅客を運送する場合には特別の免許を求めている。

自家用有償旅客運送について①

□ 提案では、コストカットした別モードのタクシーとして、**タクシー会社が運営するボランティア送迎**が提案されているが、このような有償運送として道路運送法上定められている自家用有償旅客運送は、**営利事業であるバス・タクシー事業が成り立たない場合に限定的に認めているもの。**

●自家用有償旅客運送の主体について

- 自動車を使用して有償で旅客を運送する場合には、**安全確保、利用者保護の観点から、道路運送法の許可を受けて、バス・タクシー事業として行うことが原則。**
- 一方、採算性の面から旅客運送が営利事業として成り立たない場合においては、**必要な安全上の措置をとった上で、非営利の自家用有償旅客運送を限定的に認めている。**
- このように自家用有償旅客運送は、非営利の有償運送を限定的に認めたものであることから、**営利事業として成り立つ場合は、バス・タクシー事業者がバス・タクシー事業として行うべき。**

●自家用有償旅客運送において運転者に二種免許を必須としてない理由

- 自家用有償旅客運送については、営利事業として成り立たない地域における輸送のため、

①タクシー事業より**運送回数が少ない**

(参考) 1日1車当たり運行回数：タクシー※ 8.7回、自家用有償 1.1回

②タクシー事業より**運送距離が短い**

(参考) 1日1車当たり走行キロ：タクシー※ 80.0km、自家用有償 15.8km

ことを踏まえて、**必要な安全上の要件**（第二種免許又は第一種免許を有し大臣認定講習を終了している者）**を求めている。**

自家用有償旅客運送について②

- 三ヶ森タクシーの提案内容については、**現在の自家用有償旅客運送制度のもとで、タクシー事業者が自家用有償旅客運送の運行管理を行い、タクシーと自家用有償が地域のニーズに応じて役割分担を行うことにより、実施可能**（例：兵庫県養父市の取組）
- **このような取組を円滑に実施できるよう、自家用有償旅客運送の運用の見直しを検討中。**

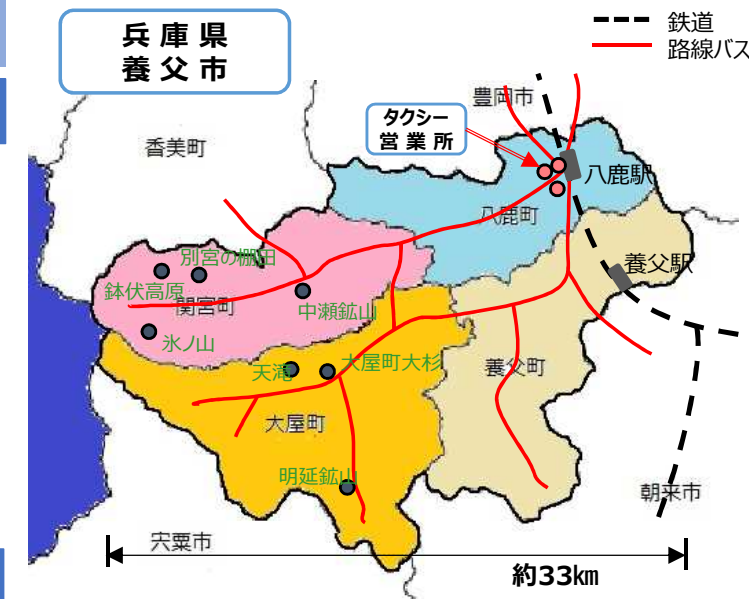
兵庫県養父市「自家用有償観光旅客等運送事業」

市の状況と課題

- 人口約2.4万人。観光客誘致に積極的に取り組んでいる。
- 鉄道：JR山陰本線が市内東部を南北に運行
- バス：全但バス(株)が市内の東西を接続する路線バスを運行
- タクシー：3事業者がJR八鹿駅を中心に営業（全但タクシー(株)10両、(有)あいあい7両、丸八観光タクシー(有)5両）
- タクシー事業者はJR駅を中心とした営業を行っており、大屋地域、関宮地域において、観光客（来訪者）及び地域住民の移動手段の確保が急務。

自家用有償観光旅客等運送事業の概要

- 大屋地域、関宮地域を運送の区域とする自家用有償観光旅客等運送についてH29.12国家戦略特区域会議で計画策定。
- H30.5から運行開始予定
- 運行主体：養父市マイカー運送ネットワーク（仮称）（今後、NPO法人として設立予定）
- 運営方法：タクシー事業者の運行管理者がNPO法人の運行管理業務を兼務
- タクシーと自家用有償の配車を一本化し、配車時に振り分け。タクシーはJR八鹿駅を中心とした運送及び大屋地域・関宮地域と市東部間の運送、自家用有償は大屋地域・関宮地域の各地域内で完結する運送を担当。



○NPO法人の構成

自治組織、観光関係団体、タクシー事業者（3社）
バス事業者等

⇒ **このような取組を円滑に実施できるよう、自家用有償旅客運送の実施のための合意形成のガイドライン作成、合意事項・議決方法の明確化などの運用の見直しを検討中。**

タクシーサービスの向上について

タクシーサービス向上について

- 平成28年10月に、全国タクシー・ハイヤー連合会が「**今後新たに取り組む事項**」を取りまとめ、官民連携して順次取組を実施中。

- 川鍋全タク連会長発言（平成29年2月7日第10回規制改革推進会議）

いろいろな刺激を受けてタクシーも頑張っているぞというところをぜひごらんに入れたいと思ってきょうは参りました。

（中略）車体にアプリのステッカーが張ってあります。これが今のタクシーの置かれている現状をあらわしているのではないかと私は思っております。すなわち、**タクシーがITというものを身につけて進化していきます。これが我々タクシー業界の真っ先にやるべきことです。それによって、お客様にもっと早く安く、そしていいタクシーをお届けする。これに現在邁進しております。**



- **初乗り距離引き下げ**

- 平成29年1月末から東京のタクシー初乗り運賃を2km730円から約1km410円に引き下げ。2km以下の運送回数（1日1車あたり）が約2割増加。

- **事前確定運賃**

- 平成29年8月～10月、配車アプリを活用してタクシー運賃が事前に確定するサービスの実証実験を実施。約7割の利用者が制度化したらまた使いたいと回答。約45%の利用者が20代・30代で、配車アプリを活用した新しいサービスは新しい顧客層へ訴求すると思われる。

- **相乗りタクシー**

- 平成30年1月から配車アプリを活用し、目的地の近い利用者をマッチングし、タクシーを割安に利用できるサービスの実証実験を実施予定。

- さらに、今後**定額タクシー**や**需要に応じた変動迎車料金**を検討予定（平成30年度予算案）

- ICTの活用について

- タクシー事業者各社が**配車アプリ導入を推進中**。

- 全国タクシー（47都道府県、約35,000台対応、英中韓対応）モタク（16都道府県、約5,000台対応、英中対応）等

- ICTを活用したソフトメーターの開発・普及に向けた環境整備・ICTを活用した運行管理の効率化に向けた環境整備について検討中（規制改革実行計画平成29年6月閣議決定）

【参考】タクシーサービスの向上に向けた取組①

全国ハイヤー・タクシー連合会「今後新たに取り組む事項」

平成28年10月12日
正副会長会議了承

1. 初乗り距離短縮運賃

- 東京のタクシー初乗り運賃2km730円→約1km410円に【H29年1月末～】
- 2km以下の利用者が20%増加するなど「**ちよいのり**」需要の創出。

2. 相乗り運賃（タクシーシェア）

- 配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングし、1台のタクシーに相乗りできるサービス。割安にタクシー利用が可能に。
【H30年1月22日～3月11日実証実験予定】

3. 事前確定運賃

- 配車アプリで乗降車地を入力すると、地図上の走行距離・予測時間から運賃を算出し、事前に運賃が確定するサービス。
【H29年8月7日～10月6日実証実験】 渋滞やメーターを気にせず安心してタクシーを利用可能に。

4. ダイナミックプライシング：需要に応じた柔軟なタクシー料金の設定。【変動迎車料金の実証実験：H30概算要求】

5. 定期運賃（乗り放題）タクシー：鉄道の定期券のように対象者・エリア・時間帯等を限定して定額でタクシーを利用できるサービス。 【H30概算要求】

6. 相互レイティング：配車アプリ上で、利用者からドライバーを、ドライバーから利用者を評価。優良ドライバーを選択できるように。

7. ユニバーサルデザイン（UD）タクシー：UDタクシーの導入促進【H32までに約28,000台】。新車両の発売開始【H29秋～】

8. タクシー全面広告：車体への広告掲載場所規制の緩和【例：東京では条例により、4つドア・屋上のみ広告掲載可能】

9. 第2種免許緩和：車体・運行管理等の安全性向上を前提とした二種免許の取得要件（21歳以上、経験3年以上）の緩和。

10. 訪日外国人等の富裕層の需要に対応するためのサービス：高級車両・多言語対応・WiFi設備等ハイグレードなサービス。

11. 乗合タクシー（交通不便地域対策・高齢者対応・観光型等）：過疎地域等における生活交通の確保。

□ 夜間、イベント、雨の日等の一時的で急激な需要増に対応するため、これまでの運送データや天候・イベント等の情報による需要予測を行い、効率的な配車を目指す取組事例

● 東京無線グループ、名古屋のつばめ自動車(株)がNTTドコモと連携し、以下のようなタクシー需要リアルタイム予測に取り組んでいる。

- NTTドコモの携帯電話ネットワークの仕組みを利用して作成される人口統計に、タクシー運行データや気象データ、イベント情報などを掛け合わせ、人工知能技術を用いてタクシーの需要予測モデルを作成し、30分後までの500mメッシュ毎のタクシー乗車台数を10分毎に予測

- 車内のタブレットに、獲得確率の高い100m四方エリアを赤囲みで表示

- 2016年・2017年に、東京・名古屋で実証実験を実施。2017年度末までに実用化目標。

- 利用者利便の向上例：大通りから入った住宅街の路地に普段にはない需要増を感知し、タクシー車両が向かったところ、成人式に参加する和服姿の利用者がいた。



- 利用者の声：コンサート帰りなど電車が混んでいて乗れないときにタクシーが利用しやすくなるのはありがたい。

- ドライバーの声：普段得意としないエリアに行ったときの次の営業場所が確保できるのは非常にありがたい。通常大通りをメインで走行するが、お客様の場所がピンポイントで把握出来るので、お客様に喜んでもらえるサービスなのではないか。

- 事業者の声：経験の少ないドライバーとベテランドライバーの技術、勘、経験値の差をなくすという意味で役立つ。

- 東京の実験では、参加運転者と参加事業者の運転者全体と比較して、全期間4ヶ月連続で1人1日当たりの売上げが平均1,409円プラスに。参加運転者のうち、新人運転者でも同様の効果が見られた。

⇒運転者の経験や勘による走行から、データを元にした最適な走行ルートを選択することにより生産性向上を目指す。

□ 変動する需要に対し車両配置を最適化するため、これまでの運送データや天候・イベント等の情報による需要予測を行い、効率的な営業を目指す取組事例

- (株)DeNAのタクシー配車アプリでは、AIを活用した「需要予測システム」を導入予定。
- 2016年9月・10月に横浜市において、神奈川県タクシー協会との協力の下、配車アプリ「タクベル」の実証実験を実施。2018年春頃正式リリース予定。
- 「タクベル」には、AIを活用した「需要予測システム」を導入予定。運行中の車両から収集するビッグデータとタクシー需要に関係する各種データを解析し、乗務員へリアルタイムにタクシー需要予測情報を提供。



訪日中国人を始めとする訪日外国人のニーズに対応するため、①母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり ②言葉の不安解消 ③決済の不安解消 ④関係機関・団体と連携したプロモーション活動

母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくり

- 日本の配車アプリの多言語化の普及促進
 - 日本の主要なタクシー配車アプリ・全国タクシーアプリ・らくらくタクシーアプリ・LINEタクシーアプリでは英語・中国語・韓国語に、モタクアプリでは英語・中国語に対応済み。また「スマホdeタックン」がインバウンド用英語版「Tokyo Taxi Association -TAKKUN」をリリース。多言語化の更なる普及を図る。
- 海外タクシー配車アプリと日本の配車アプリ・タクシー事業者との連携



関係機関・団体と連携したプロモーション活動

- 訪日外国人に対するタクシーの利用・予約方法等のプロモーション活動
- JNTOと連携した海外プロモーション活動
- 訪日外国人のニーズに対応した観光・周遊ルートの開発

言葉・決済の不安解消

言葉の不安解消

2019年度末までに外国語対応ドライバー1万人に

- 外国語で接遇できるドライバーの採用・養成促進
 - 永住者・留学生や国際業務ビザを活用し、外国語に堪能なドライバーやインバウンド対応ドライバーの採用
- 外国人対応研修・認定制度の充実・拡大
 - 諸外国の文化・習慣や挨拶とその対応等について研修
- 空港・主要駅での利用環境の向上
 - 外国語接遇ドライバー専用乗り場・入構レーンの設置・拡充
- 多言語音声翻訳システムの導入
 - VoiceTra(29言語)対応の音声翻訳システム等導入

決済の不安解消

2018年度末までに3大都市圏においてキャッシュレス対応100%、2019年度までに地方部
で対応車両の普及率倍増を目指します。

- キャッシュレス決済への対応
 - クレジットカード、電子マネー・交通ICカード・銀聯カード・Alipay・Wechatpay対応
- 外国語対応・キャッシュレス決済対応車両の見える化
 - 対応車にステッカー表示(2018年度中検討)
 - 【要件】
 - UDタクシー等大容量ラゲージスペースな車両
 - キャッシュレス決済対応
 - 外国語接遇対応ドライバー乗務
 - 多言語タブレット搭載



多言語対応決済タブレット



参考例



アクションプランの目標年を2020年7月から開催される東京オリンピック・パラリンピックまでとしていることから、取り組み可能な対策については2019年度中を目標に、できるだけ前倒しで実施。また、各協会・事業者は、それぞれの地域の実情等に応じて検討し、実施可能な対策について積極的な取り組みを図る。