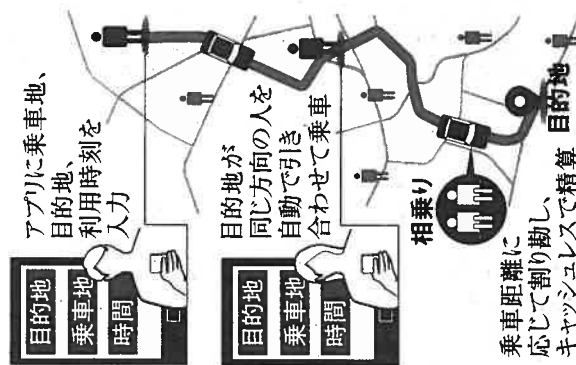


タクシードライバーのイメージ



タクシードライバー相乗り 全国解禁へ

国、19年度中めどす

タクシードライバーに見知らぬ人同士を相乗りさせる営業が、全国一律で解禁される見通しとなった。政府の未来投資会議で7日、方向性を確認した。今夏とりまとめる成長戦略の実行計画に盛り込む方針。東京五輪・パラリンピックなどでのタクシードライバー不足に対応することなどが期待されており、国土交通省は2019年度中の実現をめどす。

現状でもタクシードライバーがバスなどと同じ事業許可を得れば相乗り営業ができるが、自治体などと協議して合意を得ることが必要だ。国交省のまとめによると、17年3月末現在で約1万2千台が運行しているが、過疎地が中心だ。

この日の会議では、全国一律で相乗り営業を自由化することを確認した。解禁されるのはタクシードライバーの車で、自家用車などに有料で人を乗せる「白タク」は原則禁止を続ける。スマートフォンアプリで目的地の方向が同じ人同士を引き合わせる。乗車距離に応じて料金を割り勘するため、1人で乗るよりも料金

は安くなる。現金を使わないキャッシュレス決済での利用も促す。

「他人に自宅を知られたくない」「異性との相乗りは避けたい」といった懸念の声もある。

乗客増は未知数

実際にタクシードライバーの利用増につながるかは未知数だ。国交省は昨年1〜3月、都内で大和自動車交通グループと日本交通グループの計約950台で実証実験を実施。専用のアプリで同じ方向に向かう人と相乗りする方法で、利用者のうち200人が回答したアンケートでは7割が「まだ利用したい」と回答した。

しかし、5千人が申し込んだものの、実際に利用したのは1割にとどまった。国交省の担当者は「母数が少なく、十分にマッチングしなかった」と分析する。利用しやすい仕組みをどう作るかがカギとなる。

公共交通のない過疎地などではすでにマイカーで一般ドライバーが有償で住民を運ぶサービスが認められている。市町村やNPOが運営することなどが条件だ。

7日の会議では、このサービスの利用拡大も検討。今まで地域住民以外の人に乗るには市町村長の承認が必要だったが、手続きを容易化するなどして簡単に乗れるようにする。早ければ20年中にも法令を改正する方向で検討する。

(北見葉城、田中義保)

東京五輪やパラでの需要に対応

地域交通を巡る現状と課題

- 人口減少・少子高齢化により需給両面での地域交通の確保維持が困難
⇒交通事業者の経営悪化・担い手不足
⇒都市のコンパクト化にあわせた公共交通網の見直し
- A I、自動運転、M a a S 等新たな技術・サービスの進展
- インバウンド需要の増加

地域交通フォローアップ・イノベーション検討会

- 具体的な政策のあり方を検討するため、昨年11月に国土交通省内に「地域交通フォローアップ・イノベーション検討会」を設置。同検討会では、以下の論点について議論を行っており、本年夏頃に中間とりまとめを予定。

論点

- 地域の創意工夫に柔軟に対応できる制度のあり方（自家用有償旅客運送の実施の円滑化等）
- 既存輸送資源の積極活用のための方策（タクシースターの相乗り導入等）
- 地域交通に関する計画制度のあり方（市町村をまたがる広域的な移動への対応等）
- 地域交通に関する支援制度のあり方（地域交通に関する計画制度との連携強化等）
- 交通事業者の経営連携・共同化（交通事業者への競争規制の適用のあり方等）
- A I、M a a S、自動運転等を活用した新モビリティの効果的な導入
- インバウンド需要への対応 等

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

<課題>

- 移動実態を踏まえたネットワーク形成が必要。
- 観光客への二次交通の対応も必要。



<目指すべき姿>

- 住民の生活交通 + 観光客の二次交通に対応。
- 周辺自治体との連携。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用し、より安全・安心な移動を提供。
- 円滑な合意形成。

<施策の方向性>

- 観光客も輸送対象として位置付け。
- 市町村の区域を越えた広域的な取組を促進する枠組みを構築。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするための仕組みを構築。

タクシーの相乗り導入

<課題>

- 利用しやすいタクシーの運賃・サービスの導入が必要。
- 空いた座席の活用やルート最適化などタクシー事業の生産性向上が必要。

<目指すべき姿>

- 配車アプリを活用し、相乗りによる割安な運賃やキャッシュレス化等により利用しやすい運賃・サービスを提供。
- 全国のタクシー事業者を対象とする。

<施策の方向性>

- 相乗りタクシーを実施する場合のルールを整備。



ドローンによる有人地帯での目視外飛行の実現に向けた取組

第2回未来投資に向けた官民対話（平成27年11月5日開催）における総理ご発言要旨

- 早ければ3年以内に、ドローンを使った荷物配送を可能とすることを目指す。
- 利用者と関係府省庁等が制度の具体的な在り方を協議する「官民協議会」を立ち上げる。
- 国土交通省は、官民協議会のロードマップに基づき、平成30年9月、航空法に基づく許可・承認の審査要領を改訂。
⇒ 離島・山間部等で補助者を配置しない目視外飛行が可能となり、荷物配送に要するコストが低減。
➤ 次の3地域で、山間部等でのドローンによる荷物配送を実施。

官民協議会の設立（関係府省庁、関係団体等が構成員）

福島県南相馬市・双葉郡浪江町
（平成30年10月～）

（日本郵便株式会社）

埼玉県秩父市
（平成31年1月）

（楽天株式会社）

大分県佐伯市
（平成31年2月）

（ciRobotics株式会社）

有人地帯での目視外飛行の実現に向けた国土交通省の主な取組み

- ドローンの飛行の更なる安全確保

- ✓ 機体の安全性・信頼性の認証
- ✓ 操縦者や運航管理者の技能・資格制度
- ✓ 運航管理に関するルール



技術開発の状況等を踏まえ、
2019年度内に
制度の基本方針を策定



2022年度目途に、
有人地帯での目視外飛行を可能に

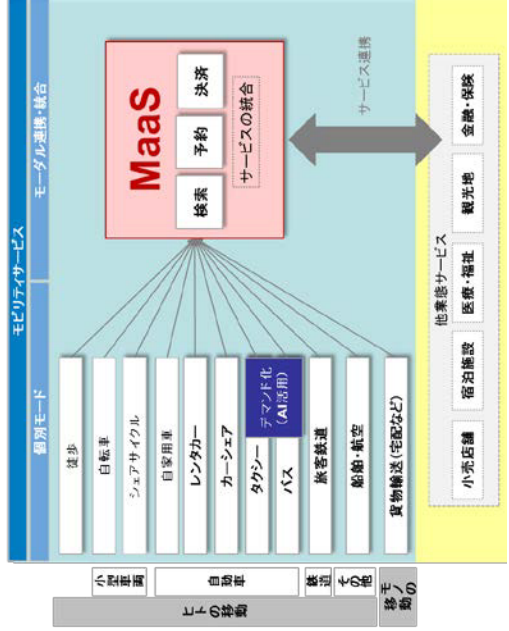
※その他、官民協議会で指摘されている主な課題：被害者救済、サイバーセキュリティ、土地の所有権と上空飛行の関係 等

- 都市部における混雑、地方部における交通手段の維持・確保等、我が国の交通の抱える様々な課題に対し、MaaS(Mobility as a Service)※等の新たなモビリティサービスの推進により、諸課題の解決につなげる。
※MaaS…出発地から目的地までの移動に係る検索・予約・決済などを一括して提供するサービス。さらに、小売、観光、観光、病院等の移動以外のサービスとの連携による移動の高価値化も含む。
- 国土交通省としては、MaaS相互間の連携によるユニバーサル化、多様なサービスとの連携による移動の高付加価値化、望ましいまちづくりとの連携を特徴とする「日本版MaaS」の早期実現に向け、下記3つの観点から取組を推進。
- 平成31年度予算案「新モビリティサービス推進事業」で実証実験の支援等を行う。(3.1億円)

多様なサービスの統合・ワンストップ化に向けたデータ連携

【事業者間のデータ連携】

- データ連携のためのルール整備 (実証実験も活用した仕組みづくり)



利用者の移動ニーズにきめ細かく対応する運賃・料金の実現

【包括料金・定額制】

- 複数の交通手段をパッケージ化した定額乗り放題サービスを提供するために必要な関係法令の適用を明確化



【需給に合わせた価格設定】

- 実証実験を通じて社会的受容性を検討



Japan Taxi変動迎車料金の実証実験

利用者



シームレスな移動を実現するまちづくり、インフラ整備との連携

- 多様な交通モード間の交通結節点の整備 (拠点形成)、新たなモビリティサービスに対応した走行空間の確保を推進(ネットワーク形成)

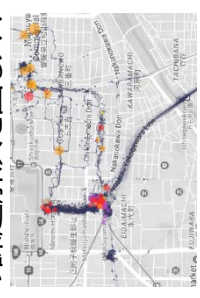


日本最大のバスターミナル バスタ新宿



走行空間の確保

- まちづくり計画に官民データを活用、都市・地域の課題解決を図るスマートシティを実現



人流データを活用した道路空間の再配分事例(松山市花園町通り)4

- 2020年を目的に、高速道路での高度な自動運転や、限定地域での無人自動運転移動サービスを実現するため、国土交通省自動運転戦略本部（本部長：国土交通大臣）のもと取組を推進。

主な取組み

1. 自動運転の実現に向けた環境整備

(1) 車両に関する安全基準の策定、制度整備

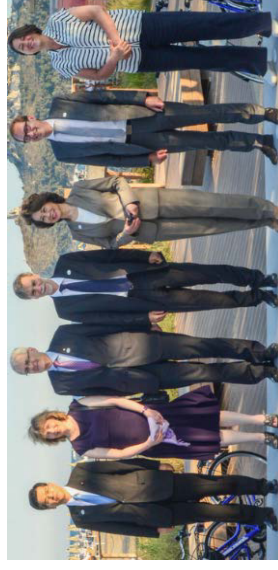
⇒G7交通大臣会合の場を活用した国際的な協力の主導

国連WP29における安全基準の策定

自動運転車等の設計・製造過程から使用過程にわたり、安全性を一体的に確保するため、道路運送車両法の改正を検討中

(2) 自動運転の実現に向けた制度・環境整備

⇒自動運転における損害賠償責任に関して、運行供用者責任の維持等の方針を公表
運送事業への導入に係る検討



G7交通大臣会合

2. 自動運転技術の開発・普及促進

(1) 車両技術

⇒「安全運転サポート車（サポカーS）」の普及啓発

(2) 道路と車両の連携技術

⇒自動運転を視野に入れた除雪車の高度化
高速道路の合流部での情報提供による自動運転の支援



除雪車の高度化

3. 自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装

(1) 移動サービスの向上

⇒ラストマイル自動運転による移動サービス

中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

ニュータウンにおける自動運転サービス

(2) 物流の生産性向上

⇒トラックの隊列走行の実証実験

新しい物流システムに対応したインフラ活用検討



通信



遠隔監視・操作



中山間地域におけるニュータウンにおける道の駅等を拠点とした自動運転サービス



自動運転サービス



トラック隊列走行の公道実証

改正バリアフリー法について

背景・必要性

2020年東京パラ大会の開催を契機とした共生社会の実現、高齢者、障害者等も含んだ一億総活躍社会の実現の必要性

《課題①：ハード・ソフト両面の課題》

- 事故、トラブルの発生等を踏まえ、既存施設を含む更なるハード対策、また、旅客支援等のソフト対策を一体的に推進する必要



(参考)
車いす利用者の
バス利用に係る
介助の様子

《課題②：地域の取組の課題》

- 市町村(特別区を含む)による基本構想未作成・フォローアップ不足等により、地域におけるバリアフリー化が不十分

※基本構想作成市町村数:

- 全市町村の約2割(294/1,741)
- 3千人/日以上旅客施設のある市町村の約半数(268/613)

[H28年度末時点]

《課題③：利用し易さの課題》

- 観光立国実現に向け、貸切バスや遊覧船もバリアフリー化が必要
- 公共交通機関に加え、建築物等に関するバリアフリー情報の積極的な提供が必要
- バリアフリー施策の評価等に当たり、障害者等の参画・視点の反映が必要

《関連する政府決定等》

■ユニバーサルデザイン2020行動計画(H29.2 ユニバーサルデザイン2020関係閣僚会議決定)

「バリアフリー法を含む関係施策について、29年度中に検討を行う等により、そのスパイラルアップを図る」

法律の概要

※赤字:平成30年11月1日施行、青字:平成31年4月1日施行

①理念規定／国及び国民の責務

- 理念規定を設け、「共生社会の実現」、「社会的障壁の除去」を明確化
- 「心のバリアフリー」として、高齢者、障害者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニューを国土交通大臣が新たに作成
- 事業者は、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表

※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【研修の様子(介助の擬似体験)】

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村がバリアフリー方針を定めるマスタープラン制度を創設
(協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援)

【バリアフリーのマスタープラン】

- ・市町村による方針の作成
- ・重点的に取り組む対象地区(※)の設定

【基本構想(具体事業調整)】

- ・事業を実施する地区の設定
- ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

※対象地区内

- ・公共交通事業者等の事前届出を通じた交通結節点の調整
- ・バリアフリーマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

当事者の参画する協議会の活用等により定期的評価・見直し

- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、協定(承継効)制度及び容積率特例を創設

- ➡ 駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリースイレ整備が容易に



【バリアフリー対応のバス(リフト付バス)】

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- 貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー基準適合を義務化
- 建築物等のバリアフリー情報の提供を新たに努力義務化
- 障害者等の参画の下、施策内容の評価等を行う会議の開催を明記

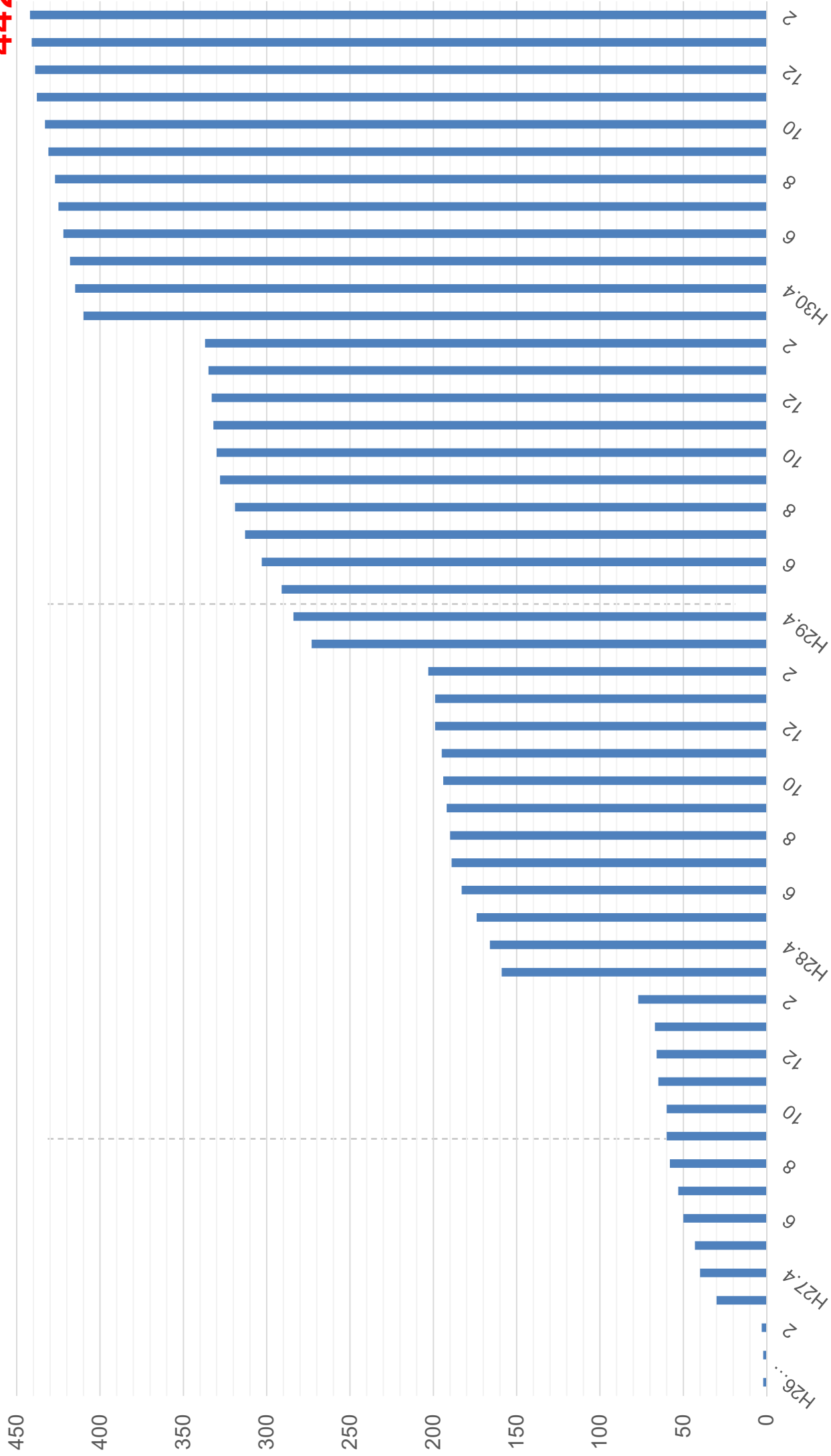


【遊覧船】

地域公共交通網形成計画 策定状況(月別推移)

■ 改正地域公共交通活性化再生法の施行(平成26年11月)以降、平成31年2月末までに、**442件**の地域公共交通網形成計画が策定された。

442



「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正案及び「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する認可申請の取扱いについて（案）」に関するパブリックコメントの募集について

平成31年3月7日
＜問い合わせ先＞
自動車局旅客課
（内線 41-242、41-243）

国土交通省では、別紙案のとおり通達の改正及び新規通達の発出を検討しています。このため、広く国民の皆様からこの案に対するご意見を以下の要領で募集いたします。皆様から頂いたご意見につきましては、担当部局において取りまとめた上で、検討を行う際の資料とさせていただきます。なお、意見に対する個別の回答はいたしかねますので、あらかじめその旨ご了解願います。

意見募集要領

1. 意見募集対象

- ・「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正案
- ・「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する認可申請の取扱いについて（案）」

2. 意見募集期間

平成31年3月7日（木）～平成31年4月5日（金）（必着）

3. 意見送付方法

別紙の意見提出様式に、氏名、住所、所属（会社名又は所属団体名）、電話番号、電子メールアドレスをご記入の上（又は同等の記載事項を記載したものにより）、以下のいずれかの方法で送付して下さい。

①郵送の場合

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

国土交通省自動車局旅客課 パブリックコメント担当 あて

②電子メールの場合（テキスト形式でお願いいたします。）

電子メールアドレス：hqt-ryokaku@ml.mlit.go.jp

国土交通省自動車局旅客課 パブリックコメント担当 あて

※電子メールの件名を「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正及び「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する認可申請の取扱いについて（案）」に関するパブリックコメント」としてください。

③FAXの場合

FAX番号：03-5253-1636

国土交通省自動車局旅客課 パブリックコメント担当 あて

○留意事項

- ・ ご意見を正確に把握するため、電話等によるご意見はご遠慮願います。
- ・ いただいたご意見に対する個別の回答はいたしませんので、あらかじめその旨をご了承願います。
- ・ いただいたご意見は、住所、電話番号、電子メールアドレスを除き公開される可能性があることをあらかじめ御了承下さい。

「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正案及び「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する認可申請の取扱いについて（案）」について

平成 31 年 3 月
国 土 交 通 省
自動車局旅客課

1. 背景

近年、タクシー事業においては、輸送人員、運送収入が減少の一途を辿っており、新たな需要喚起策が求められている。このような中で、配車アプリの登場により、ICTを活用した新たなタクシーサービスの実現が期待されており、配車アプリの更なる普及は今後のタクシー事業の発展に不可欠なものとなっている。

配車アプリを活用してタクシーの運賃を乗車前に確定させるサービス（事前確定運賃）については、平成 29 年 8 月から実証実験を行ったところであり、その結果を踏まえて当該サービスを実施するための認可申請の取扱いを定めることとする。

2. 概要

(1) 「一般乗用旅客自動車運送事業の運賃及び料金に関する制度について」の一部改正について

- ・ 運賃の一類型として事前確定運賃を位置付け、距離制運賃の適用を想定した運送を行おうとする場合において、旅客の求め又は同意（配車アプリ等の利用を通じた同意を含む。）があるときは、事前確定運賃を適用できることとする。

(2) 「一般乗用旅客自動車運送事業の事前確定運賃に関する認可申請の取扱いについて（案）」について

① 事前確定運賃を以下のとおり定義する。

事前確定運賃は、配車アプリ等に搭載された電子地図（一般的に流通しており、地図情報が定期的に更新される仕組みを持ったものに限る。以下同じ。）を用いて、旅客が入力した乗車地点と降車地点との間の推計走行距離を基に算定した距離制運賃に、地方運輸局長等が年度ごとに定めた係数を乗じ、1円単位を四捨五入して算定するものであることとする。

② 事前確定運賃の適用方法については、以下のとおりとする。

- ・ 旅客に対して、電子地図上において走行予定ルート又は走行予定ルート上の主要経由地点（幹線道路、交差点、有料道路出入口等）

のいずれかを示すとともに、事前確定運賃額（各種割引を適用する場合は、割引前及び割引後の運賃額）を提示し、旅客の了解を得て適用することとする。

- ・ 運転者は、旅客に対して事前確定運賃を適用する旨を確認するとともに、原則、旅客に示した走行予定ルート又は走行予定ルート上の主要経由地点を逸脱することなく運送を行うものとする。
 - ・ 運送途中で旅客の都合によって走行予定ルートの変更（やむを得ないものと事業者が判断した場合における走行予定ルート上の施設への必要最小限度の時間内での立ち寄りを含まない。）を行う場合には、事前確定運賃による運送をその時点で終了し、事前確定運賃額を収受するとともに、新たに当該運送終了地点から距離制運賃により運送を開始することとする。
 - ・ 運転者の都合による走行予定ルートの変更（交通規制によるものを含む。）は、旅客の了承を得て行うこととし、収受する運賃は事前確定運賃額とする。
 - ・ 係数は、乗車予定時刻が属する時間帯の係数を用いることとし、異なる係数が設定されている複数の時間帯をまたぐことが想定される運送については、旅客の乗車地点から次の時間帯に到達すると想定される地点までの走行距離と、当該時間帯に到達すると想定される地点から旅客の降車地点までの走行距離をもとに、それぞれの時間帯における距離制運賃を算定（初乗り運賃は最初の時間帯の距離制運賃に算入することとし、次の時間帯の距離制運賃は加算運賃のみで算定することとする。また、旅客の乗車地点から次の時間帯に到達すると想定される地点までの走行距離が初乗り距離に満たない場合や、加算距離の途中時点で次の時間帯に到達する場合においては、初乗り運賃又は加算運賃を、次の時間帯に到達すると想定される地点までの距離と当該時間帯に到達すると想定される地点から初乗り距離又は加算距離に到達すると想定される地点までの距離で按分することとする。）し、それぞれの時間帯ごとの係数を用いて算定した事前確定運賃を合算して運送全体の事前確定運賃を算定するものとする。なお、通常時間帯と割増時間帯をまたぐ場合においては、運送の一部に割増時間帯での運送を含む旨を予め旅客に示すこととする。
 - ・ 事前確定運賃には深夜早朝割増以外の割増及び各種割引を適用するものとする。
 - ・ 各種料金は事前確定運賃とは区分して適用するものとする。
 - ・ 荒天、イベント等による大規模な交通規制の発生により、事前確定運賃の実施が困難になると予想される場合は、事前確定運賃は適用しないものとする。
- ③ 認可申請手続きについては以下のとおりとする。

- ・ 年に一度、営業区域ごとに、地方運輸局長等が別途定める1ヶ月の申請期間中に申請を受け付けることとする。ただし、当該期間以外であっても、申請者が既に公示された有効な係数を用いることを了承する場合には、申請することができるものとする。
 - ・ 申請書には、配車アプリ等の概要資料、申請する直近年度の輸送実績を示した書面やデータ等の添付を求める。
 - ・ 事前確定運賃を適用しようとする営業区域において既に有効な係数が公示されている場合であって、上記申請期間中に事前確定運賃の認可申請を行なわなかった者及び1人1車制個人タクシー事業者が当該係数を適用して事前確定運賃を設定する旨の認可申請を行う場合にあっては、上記の輸送実績を示した書面やデータ等の提出は不要とする。
- ④ 審査方法については以下のとおりとする。
- ・ 使用する配車アプリに所要の機能が備わっていることを確認する。
 - ・ 地方運輸局長等は、曜日、時間帯（1時間ごと）ごとに、申請期間における全申請事業者の実績年度の総運賃収入額（総運送収入額から料金等の額を除いたもの。）を、全申請事業者の実績年度の総実車距離等から算定した推計総距離制運賃額（全申請事業者の実績年度の総初乗り運賃収入額を考慮するものとする。）で除して各区分の係数（以下「統一係数」という。）を定める。
 - ・ 統一係数は、申請事業者が現に適用する自動認可運賃又は公定幅運賃の上限運賃と下限運賃の範囲内の初乗り運賃額等ごとに算定する。
 - ・ 地方運輸局長等は、統一係数を算定した時は、速やかにこれを公示する。
- ⑤ 認可の条件について
- ・ 認可期限は、申請後最初に認可を受けた事業者の認可日から原則1年間とする。
 - ・ 期限の更新のための認可申請を行う場合（過去に事前確定運賃の認可を受けた者が、新たに認可申請する場合を含む。）には、輸送実績を示した書面やデータ等を提出すること。なお、経過措置として、本通達の施行日から2年を経過後、新たに認可又は認可を更新するまでの間は、これによらないことができるものとする。
 - ・ その他所要の条件を付す。

3. 今後のスケジュール（予定）

公布・施行 平成31年4月頃