

運輸政策トピックス	<h1 style="text-align: center;">自動車を巡る課題</h1> <p style="text-align: center;">—コンプライアンスと技術革新—</p>
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="371 421 847 483"> <p>藤井直樹 FUJII, Naoki</p> </div> <div data-bbox="847 421 1471 483"> <p>国土交通省自動車局長</p> </div> </div>

我が国における自動車保有台数は約8,100万台、免許保有者数は約8,200万人、さらに自動車の国内出荷額は全産業の約18%に当たる約52兆円にのぼるなど、自動車は国民生活や経済活動に密接に関わり、自動車に関わる分野のできごとは、世の中に大きな影響を及ぼしている。本稿では、最近の自動車を巡る課題を、コンプライアンスと技術革新という観点から整理してみた。なお記述内容は2016年10月時点のものであり、本文中の意見にわたる部分はすべて筆者本人の個人的な見解である。

1—コンプライアンス

国土交通省の自動車行政は、自動車を利用した運送と自動車そのものについて、安全性をはじめとした信頼性を確保することを大きな眼目のひとつとしている。自動車による運送も、自動車の製造も、民間企業による事業運営により行われることが通例であるが故に、企業のルール遵守をいかに徹底するかが重要な鍵となる。2016年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故と、それぞれ同年4月20日及び5月18日に発覚した三菱自動車工業（以下、「三菱自」と略称）及びスズキの燃費不正事案は、この点について大きな課題を突き付けるものであった。

(1) 軽井沢スキーバス事故

①コンプライアンス欠如の状況

この事故は、スキーツアーの貸切バスが、制限速度時速50kmの道路を時速96kmで反対車線側のガードレールをなぎ倒して崖下に転落し、前途有為な若者13人の尊い命を一瞬にして奪ったものであり、大きな衝撃を社会に与えた。また、関係者にとっては4年前の関越道における7人が死亡するツアーバス事故以降、再発防止策を講じてきたにもかかわらず生じた事故であり、改めてこれまでの対応を抜本的に見直すことが求められている。

真夜中で対向車もなく、乗客は皆睡眠中であったという状況も災いし、最終的な事故原因は未だ明らかにされていない。

しかし、事故後の特別監査の結果、運転手の事前点呼やルート確認等の運行管理がルールどおり行われていなかったこと、運行距離等に応じて算出される運賃の下限額が遵守されていなかったこと等、事故を起こした貸切バスを運行する企業のコンプライアンス欠如が次々と明らかになったため、国土交通省は、当該企業に対し2月19日に貸切バス事業許可の取消処分を行った。

②コンプライアンス確保のための対策

事故を起こした事業者に対して迅速に処分を行うことは当然であるが、事故の未然防止のためには、このような事故を起こす危険性のある事業者を事前にあぶり出し、早期に問題点を是正させる必要がある。さらに、是正の意思ない見込みがない者については、貸切バス事業からの退出、すなわち事業許可の取消ないし停止も辞さない厳しい態度で臨むことにより、不適格者を排除するとともに、法令違反行為を牽制・抑止することが求められる。

今回の事故により、これらの点についての現行制度とその運用に大きな課題があることが明らかとなった。国土交通省は、事故を起こした企業に対し2015年2月に監査を行い、運転者の健康状態把握が不適切、点呼の未実施等の理由により、事故の2日前の1月13日に行政処分を行っていた。しかし、これらの違反の改善状況の確認については行政処分の後とされていたため、それが行われないままに事故に至っている。また、処分の内容は車両1台を20日間使用停止とするものであり、貸切バスの車両の稼働率が平均約5割であることを考えると、処分の実効性についても疑問があると言わざるを得ない。

これらの反省点を踏まえ、国土交通省は、貸切バス事業者のコンプライアンス確保のため、以下のとおり、制度と監査方法の抜本的な見直しを検討している^{注1)}。

- ・事業許可に更新制を導入することにより、安全に事業を遂行できる体制を定期的にチェックして不適格者を排除する制度的な枠組みを整備すること
- ・不適格者の安易な再参入を阻止するため、欠格期間の延長等の制度的な枠組みを整備すること

・ 監査の実効性を向上させるため、処分までの期間短縮、処分内容の厳格化、改善状況の迅速な確認と是正等、監査実務に係る制度と運用を見直すこと

・ 監査体制の充実強化を図るとともに、要員を重大事案に集中させること。また、監査を補完する観点から、民間の業務適正化事業実施機関（トラックや東京のタクシーに先例あり）を発足させ、自浄作用を働かせること

貸切バス事業については、2000年に需給調整の廃止、保有車両の車齢規制（事業開始時には法定耐用年数（5年）以内）の廃止等の規制緩和が実施され、事業者数は、2015年には約4,500社と規制緩和前に比べ倍増している。一方で、この期間の輸送人員の伸びは3割強にとどまっており、競争激化の中でコスト削減を優先し、安全に直結する法令上の義務を適正に履行しない事業者を、参入後に厳しくチェックする機能の充実が不可欠であると考えている。

③コンプライアンスの内容の見直し

コンプライアンスの確保に加えて、このような事故が二度と起こらないようにするためには、貸切バス事業者が遵守すべき事項の充実強化を図らなければならない。関越道の事故の際にも、1人で運転できる距離の短縮や、対人保険の額の無制限への引上げ等の措置が取られたところであるが、今回の事故を踏まえ、以下のとおり、貸切バス事業者が果たすべきコンプライアンスの内容を強化することとしている。

- ・ 新任ないし事故を起こした運転者に対する実技訓練の義務付け
- ・ 運行管理者の選任に関するルールの強化（最低人数の引上げ（1人→2人）、経験による資格取得を廃止し、国家試験に一本化等）
- ・ 車内外の様子を記録するドライブレコーダー、パソコン、補助席のシートベルト等の装備の義務付け
- ・ 安全投資計画・収支見積書の作成の義務付け
- ・ 経年劣化等、車両の状態に応じた車両整備の徹底
- ・ 各事業者の安全確保の取組に関する情報の国への提供の義務付け（旅行比較サイト等にわかりやすく表示し、利用者のツアー選択に活用してもらうことを想定）

なお、今回の事故を受けて最低車両保有台数を引き上げるべきとの意見もあったが、重大事故の発生率等に保有台数（すなわち企業規模）による有意な差が見られないこと等から、最終的には、新規の事業参入によりサービスの向上・多様化等の効果を発揮しつつ、事業の安全性確保についてしっかりとチェックするという方向性に整理されたところである。

④関係する業界におけるコンプライアンスの確保

今回の事故においては、下限額を下回る運賃設定がなされていたことが明らかになっているが、このようなコンプライア

ス違反は、貸切バス事業者だけでなく、ツアーを企画する旅行業者の理解と協力がなければ根絶することは難しい。このことを踏まえ、貸切バス事業者と旅行業者の契約書面に運賃の上限下限額を明示するとともに、下限額を下回る運賃等による不適切な契約を排除するために、国土交通省に通報窓口を、両業界共同で第三者委員会をそれぞれ設置した。

また、これまで国の規制の外にあったランドオペレーター（旅行業者からの依頼に応じ、貸切バス等の運送や宿泊の手配等を行う者）についても、登録制を導入する方向で観光庁において検討が進められている。

⑤今後の課題

貸切バスは不特定多数の乗客を乗せて長距離を運行するものであり、他の自動車運送にも増して安全確保のための万全の配慮が求められる。貸切バスについて過去に多数の乗客が死亡した事故の記録をたどると、スピード違反や、不注意による衝突や転落がその原因になっていることに気付く。逆に言えば、大型の車体の後部に乗客を乗せていることを考えると、そのような運転を根絶できれば、乗客の命を危険にさらす可能性は限りなく低くすることができるはずである。今回の事故を契機としたコンプライアンスの確保方策、あるいはコンプライアンスの内容の充実強化は、未熟な運転や不適切な運行管理を徹底的に排除することにより、乗客の死亡事故のリスクを極限まで低くすることを目的としている。

なお、安全性の向上のためには、コンプライアンスの徹底に加えて、衝突被害軽減のための自動ブレーキ等の運転支援システムや、デッドマンシステムと呼ばれる運転手が人事不省となった際の自動停止装置など、後述する自動運転につながるような技術の開発と普及のための方策が、今後益々重要となるものと思われる。

我が国の高速自動車国道の供用中延長は約8,600kmに達し、2016年4月には東京・新宿に鉄道駅に直結する日本最大の長距離バスターミナルがオープンするなど、幹線輸送や各地への観光の足を担うバスの役割は今後ますます高まることが期待されている。安全の面からそのような流れに水を差すことのないように、そして「二度とこのような悲惨な事故を起こさない」という言葉を再び使わずに済むように、官民の関係者の連携の下に、バス事業者をはじめとする関係企業のコンプライアンス確保に全力を挙げていくこととしている。

(2) 三菱自及びスズキの燃費不正

①コンプライアンス欠如の状況

自動車メーカーは、エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）に基づき、新車についてカタログ等に燃費費を表示しなければならないこととされている。この燃費値は、自動車の型式指定審査時に検査機関が排ガス値等と共に計

測したデータをもとに、国土交通省が算定する。この計測は台上試験により行うため、空気抵抗や路面との摩擦抵抗が反映されないことから、それを補正するためにあらかじめ自動車メーカーが実際に自動車を走行させ、これらの走行抵抗の大きさを測定した上で、その数値を台上試験に反映させることにしている。今回明らかになった不正は、この走行抵抗値に係るものである。

最も問題なのは、三菱自が、現在生産・販売中の軽自動車4車種及び乗用車2車種、さらに生産・販売を終了した乗用車5車種について、燃費の目標値を達成するために、走行抵抗値を恣意的に改ざんしていたことである。軽自動車4車種については、国が検査機関のテストコースで走行抵抗値を再計測した結果、2016年6月21日、燃費値が最大16%、平均11%水増しされていることが明らかとなった^{注2)}。

このコンプライアンス違反の代償は大きい。三菱自は、走行抵抗値を改ざんしていた車のユーザーに対し、軽自動車4車種については10万円、それ以外の生産終了車については3万円の補償金を支払うことを明らかにしている。さらに、自動車については燃費値に基づき自動車重量税、自動車取得税、軽自動車税等の軽減措置が講じられていることから、燃費値が下方修正されると、本来の税額との差額が発生するが、これについても三菱自が負担することを明らかにしている^{注3)}。また、燃費値を修正するまでの間、三菱自は軽自動車4車種を生産・販売を自主的に2カ月余にわたって停止し、自らの経営だけでなく、岡山県の工場の周辺に立地する下請け事業者、全国各地のディーラーに大きな経済的な影響を与えた。これらの関係者に対する補償もあわせ、三菱自は不正行為の影響について2,050億円に達すると見込んでいる^{注4)}。

これ以外に、三菱自及びスズキは、走行抵抗値を、国が定めた方法と異なる方法により実測したり、他の車種の実測データからの机上計算等により算定したりするという不正行為を行っていた^{注5)}。両社は、正しい方法で再測定を行った結果、これらの不正行為によりカタログ等に表示した燃費値は影響を受けていないとし、生産・販売を継続した。しかし、国土交通省が軽自動車4車種に引き続いてこれらの車種の再計測を行った結果、三菱自については、乗用車8車種の燃費値が平均4.2%、最大8.8%下回り^{注6)}、調査の結果、複数の測定データの中から最も良い値を抽出するという不正な取扱いを行っていたためであることが判明した^{注7)}。これを受け、三菱自は追加の補償措置を行う^{注8)}とともに、再発防止策の見直し(後述②(ア)参照)までの約1カ月間、販売を停止した。

②コンプライアンス確保のための対策

(ア)企業内における対策

軽井沢スキーバス事故と異なり、この燃費不正事案においては、日本を代表する自動車メーカーがコンプライアンス違反

を犯しており、企業の責任がより厳しく問われなければならない。特に、三菱自については、2000年、2004年と2回にわたり自動車の不具合を国に届け出ず回収・修理したり(いわゆる「リコール隠し」)、国に対して虚偽報告を行ったりしたことにより、刑事罰を科されるというコンプライアンス違反の前歴があり、再発防止の取組みを進めてきた中での事案である。4月に不正行為が発覚した後の再測定においてさらに不正な取扱いを行う等、その企業風土自体が改めて厳しく問われる。

国土交通省は、今回の事案について、①に示した不正行為の全容の解明に加え、責任の明確化と、徹底した再発防止策の立案・実施という計3点を両社に対し強く求めるとともに、立入検査を行い、経営陣及び現場からの聞き取りにより、問題点の整理を行った。

責任の明確化に関しては、特に経営陣の責任が焦点となった。三菱自においては、軽自動車4車種の燃費目標が、業界トップの燃費を目指すという経営陣の方針の下に5回にわたって引き上げられており、経営陣が開発部門の負担増や燃費改善の実現可能性を十分考慮しなかった等の問題点を指摘した^{注9)}。またスズキについても、一連の不正行為について経営陣の積極的な関与は認められなかったものの、法令及びそれを踏まえた社内ルールが遵守されていなかったことについてのチェックが不十分であったことを指摘した^{注10)}。これらを踏まえ、三菱自においては社長以下幹部役員の退任、スズキにおいては会長のCEO(最高経営責任者)職の返上及び幹部役員の退任等の措置が取られた。

三菱自の再測定における不正な取扱いについては、測定現場における法令遵守意識の欠如と、経営陣のチェックの欠如について改めて指摘を行い、再発防止策の見直しを求めている^{注11)}。

再発防止策については、両社が、コンプライアンスに関する教育・研修の強化、開発部門の閉鎖的な体質の解消、走行抵抗値の国への提出に当たっての社内業務体制の見直し、技術・開発に関わる業務監査体制の強化、経営レベルでのチェックの強化等を主な内容とした対策を発表しており^{注12)}、国土交通省は、両社に対し、今後4半期ごとの実施状況の報告を求めるとしている^{注13)}。

(イ)国土交通省における対策

走行抵抗値は自動車メーカーが自ら計測し、データを提出することとされている。国土交通省は、このデータについてこれまで特段のチェックを行わないままに台上試験に反映させていたところであり、今回の不正行為はこの点を突くものであった。新車の燃費の審査は1年300回に及び、国の審査の迅速性を確保する観点から、走行抵抗値を国が自ら計測することは現実的でない。よって、自動車メーカーが計測するという考え方を維持しつつ、以下のとおり大幅な見直しを行い、不正行為

の抑止を図ることとしている^{注14)}。

- ・データの測定現場での抜き打ちでの立会い、生産ラインからの実車の抜き取り、通報窓口の設置等による不正行為の有無の確認
- ・不正が判明した場合の不利益処分の明確化（公表措置、その後の審査の厳格化等）
- ・国の定める方法によらずに走行抵抗値を測定・算出すること自体の禁止と、それに違反した場合に所要の制裁措置（罰則、型式指定の効力停止等）
- ・データのばらつきを抑える趣旨がより明確な走行抵抗測定方法の導入前倒し

③今後の課題

今回の燃費不正事案に見られるように、コンプライアンス違反を犯すのは小規模事業者だけではない。企業数が限られ、それぞれの企業活動の規模も大きい場合には、悪質事業者の退出により市場の浄化を図るといって(1)で示したようなアプローチをメインに据えることは困難である。組織が巨大化することにより、遵法精神の徹底や横の連携の確保が難しくなり、コンプライアンス違反が常態化し、それに対する適切なチェックができなくなるという問題に対して、企業内の内部統制の徹底と、国も含めた外部からのチェックを組み合わせた息の長い対応を行っていくことが必要である。

また、今回の不正事案は、規制当局に対して、規制内容自体の合理性を不断にチェックしていくことの重要性を改めて問われている。省エネ法に基づき表示されている燃費値がユーザーの実感と比べ高すぎるのではないかという指摘がなされている^{注15)}。燃費値の計測は、エアコン等のエンジンに対する負荷をかけずに行われていることから一定の差が生じることにはやむを得ない面もあるが、かい離が大きいほど、表示燃費値を多少水増ししても、ユーザーには気づかれにくくなるということは容易に想像がつく。国土交通省は、2018年を目途に国際的に共通の燃費測定法を導入し、市街地と高速道路の違い等を踏まえた新たな燃費表示方法を導入することとしており、このような取組みにより燃費値の表示を実感に近づけ、今回のような不正行為の芽を摘んでいくことが求められる。

2—技術革新

自動車メーカーは、我が国の主要企業の研究開発費の上位3位を占める^{注16)}等、自動車分野における技術革新には目覚ましいものがある。ここでは、特にICT技術の活用によるこれまでにないサービスの創出の動きとして、自動運転とライドシェアの動きを取り上げる。

(1) 自動運転

①はじめに

自動車の自動運転に、今熱い視線が注がれている。名前こそ「自動」車だが、その運行の自動化という点では、航空、海運、新交通システム等が先行し、ついに自動車がその対象として浮上してきたと言える。もっとも英語ではautomated and connected drivingと称されているとおり、自動運転の肝はICT技術にある。当初は「路車間」、すなわち道路側から得られる情報を中核として自動運転が構想されてきたが、ICT技術の急速な進展により、「車車間」、すなわちクルマが自ら周りを認識した情報をメインに自動運転が実用化されつつある。その際、道路構造も含めた精細な3D地図が必要になることから、自動運転は、従来の自動車メーカーだけでなく、ICT業界、地図業界などを巻き込んだ形で開発が進められている。

自動運転は、これまでの自動車の役割を拡張し、我が国の抱える課題への有力な対処方策となる可能性がある。一方で、未だ発展途上の技術であることから、特にその実用化の途中段階における安全確保に関する責任のあり方について、国民の間のコンセンサス作りが不可欠となる。本稿においては、これらの点を中心に、国の役割も含めて論じることとした。

②自動運転技術の開発目標

自動運転に関する開発のロードマップは、内閣府の戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)において府省・分野の枠を超えた形で定められている。自動ブレーキ、車間距離及び車線の維持といった機能は、既に市販車に搭載されているが、さらに自動レーン変更機能の市場化が2017年に見込まれている。その後、自動パイロット機能の市場化が2020年目途、限定地域・専用空間での遠隔型の無人自動走行の実現が2020年までと、東京オリ・パラを念頭においた目標設定がなされている。非遠隔型の完全自動走行システムについては、2025年以降にその実現が見込まれている^{注17)}。

このうち、自動レーン変更機能まではドライバーが運行の安全確保の責任を負うという従来の考え方を前提にしている(レベル1, レベル2)が、自動パイロット以降はシステムが運行の安全の責任をもつ(レベル3, レベル4)こととされている。しかし、システムの信頼性が十分でない段階、あるいは人が運転するクルマと自動運転のクルマが混在する段階において、安全についてどのような責任分配とするかどうかについては、今後十分な議論が必要である(④を参照)。

③自動運転技術の効用

いつでもハンドルを握れるように手を浮かせたままで走行するクルマの映像をよく目にするようになってきたが、これだけでは手が疲れるばかりで実用的な意味はない。自動運転はまだ途上の技術であり、これから普及を図っていく上で、自動運転

の導入の意義をしっかりと世の中に発信していくことは極めて重要なことであると考える。

(ア) 交通事故の削減

我が国の交通事故の死亡者は2015年に15年ぶりに増加に転じ、年間4,117人に及ぶ。交通事故の96%は運転手の法令違反に起因するものであり、自動運転技術はその完成に至る途上においても、十分に運転支援機能を果たし、交通事故の削減に貢献することが期待される^{注18)}。

その際重要なのは、自動運転機能は現時点では未だ万能でなく、そのような機能を有するクルマの場合も運転者としての注意を怠ってはならないという点について、しっかりとドライバー教育を行うことである。2016年5月に米国で発生したいわゆる「オートパイロット」車の死亡事故においても、前方を横切るトラックを自動運転機能が十分認識できていない状況の下で、運転者が自動運転の機能を過信していたのではないかという報道がなされている^{注19)}。運転をアシストする機能が、逆に事故につながる事態を何としても避けなければならない^{注20)}。

(イ) 高齢化・人口減少問題等への対応

自動運転機能は、その発達段階に応じて適切に使用することにより、現在我が国が抱える最大の問題である高齢化・人口減少問題に対する有効な解決方策のひとつとなりうる。

地方部においては、人口減少によりバス・タクシー等の公共交通機関の維持が困難となる地域が増加している。これらの地域において生活の足の中核を担っているのは軽自動車を中心とするマイカーであるが、高齢者が自動運転機能により適切な運転支援を受け、より長い間安全にクルマに乗ることができるようになれば、地域住民の足の確保にとって、大きな前進となる。さらに、人口密度の少なさを生かし、安全な空間を確保した上で、限定地域・専用空間での遠隔型の無人自動走行を地域の公共交通確保に活用することも考えられる。

ドライバー不足は、物流分野においても今後ますます深刻な課題となることを見込まれる。自動運転技術は現在乗用車を中心に開発が進んでいるが、これを大型車に移植することにより、新東名高速道路等におけるトラックの無人隊列走行に道が開ける可能性がある。

なお、高速道路をはじめとするインフラは、「賢く使う」ための方策づくりが急務となっており、自動運転技術は、このようなトラックの効率的な運行に加え、サグ部におけるスピード低下に伴う渋滞の解消など、様々な活用可能性を秘めている。

④今後の課題

自動運転技術は、我が国の産業の中核を占める自動車産業の将来を左右するものであり、その適切な普及と活用により、我が国が抱える高齢化・人口減少という構造問題に対する有

益な対応策となりうる。国土交通省は、我が国自動車産業の競争力強化に資するべく、その開発状況に的確に対応した国際的な技術基準の策定に注力するとともに、自動運転技術の普及に対応した安全確保の徹底と、万が一の事故の際の賠償責任のあり方の検討を進めていくこととしている。

国際的な技術基準については、国連の専門家会合の場で、日本とドイツが共同議長を務める形で制度化を進めつつある。また、2016年9月24日、25日に長野県軽井沢町でG7交通大臣会合が開催され、自動運転をメインテーマとして、活発な議論が行われた。会合宣言においては、①自動運転技術の研究、開発において、特にヒューマン・マシーン・インターフェース、インフラ及び社会的受容性の分野で協力していくこと、②国際的に調和した未来志向の規制を発展させること等、国際的な協力の重要性が強調されている^{注21)}。

現行の自動車損害賠償保障法は、民法の特則として、自動車のドライバーが、原則として自動車事故による損害賠償責任を負うことを定めている。自動運転技術の進展に伴い、近い将来に自動パイロット機能が市場化され、自動運転機能が働いている限りはシステムが運行の安全の責任をもつというレベル3の段階に入った場合に、万が一の事故の際の民事上の責任を誰が負うのかという点が問題になることから、2016年11月にも、国土交通省を中心に検討を開始することとしている。特に、過渡期においてはすべてのクルマが自動運転となっておらず、自動運転車とそうでない車の事故が起こりうること、また、タクシー、バス、トラック等の事業用自動車においては、事業者が運行管理責任を負っており、民事上の責任はドライバーだけでなく、事業者も負うこととなること等を考慮しつつ、的確な対応方針を示すことが必要となると考えている。

なお、現行の道路交通法は、運転者に対して安全運転の義務を課しており、自動運転が実現した場合にこの点をどうするのかといった課題についても、警察庁を中心に検討が進められている^{注22)}。

(2) ライドシェア

①はじめに

ICT技術の革新的な発展を基盤として、従来は利用が難しかった遊休資産を効率的に活用することを内容とするシェアリング・エコノミーが、新たな経済活動として近年とみに脚光を浴びている。インターネット、スマートフォン等を活用することにより、世の中の様々なモノの使用状況をリアルタイムで把握し、それを複数人でタイムシェアリングしつつ利用することによって、使用効率を向上させ、使用料金を下げることができる。さらには、使用者による評価を同じくICT技術を用いてリアルタイムでフィードバック・集積することにより、次の使用者に選択の材料を提供するとともに、不適切なモノの提供を排除することができる。このようなメリットを標榜したシェアリング・エコノ

ミーの動きは、我が国ではまず宿泊場所の提供という分野からはじまり、「民泊」についてのルール化の議論が進められている。その次にターゲットになりそうなのが、クルマの分野である。

②ライドシェアとは？

クルマの分野におけるこの動きは「ライドシェア」と呼ばれているが、その内容は必ずしも均一ではない。我が国以外の一部の国で先行している典型的なケースは、スマートフォンのアプリで自家用車を呼び、料金は乗車前にスマートフォンに表示され、降りるときは現金でなく、あらかじめ登録してあるクレジットカードから決済されるというものである。自家用車のドライバーはアプリをオンオフすることにより、このサービスの提供者になる時間を選ぶことができる。

こういったサービスは、海外各地において、タクシー事業者の反発を受けながらも一部実施されている^{注23)}。運転手による暴行等の問題も浮き彫りになる一方で、サービス内容については、利用者からも一定の評価を受けているようである。そのメリットは、サービスの内容から整理してみると、主に以下の点であろうと考えられる。

- (ア) クルマを呼ぶ際に、運転手の属性（性別、言語、評価等）をあらかじめ指定できること。さらには、世界共通のアプリを母国語の言語のまま使用可能なこと
- (イ) 料金があらかじめ明確であり、清算の際にもわずらわしさがないこと
- (ウ) 需給が逼迫した場合を除き、料金がタクシーよりも安いこと

③安全・安心の確保の観点からの問題点

従来、このような輸送サービスはタクシーが担ってきた。タクシー制度は各国様々であるが、我が国の場合は、概ね以下のようなルールが法令上定められている。

- ・事業者は国の許可を受け、運転手の点呼、健康診断、労働時間管理等や、車両の整備等について責任を持って実施すること
- ・万が一の事故の際は、運転手とともに、事業者が責任を有すること
- ・車両は営業車として緑ナンバーを付け、車検の期間や項目を自家用車よりも厳しくすること
- ・運転手は営業用の第二種免許を取得しなければならないこと

なお、地方部における人口減少を背景に、バスやタクシーの経営が成り立たなくなり、地域住民の足が脅かされる事態を避けるため、2006年より自家用車による他人の有償運送が、運行・整備の管理者（地方自治体、NPO等）を置くことを前提に認められており、現在500強の実績がある。

ライドシェアは、自家用車を利用して他人を輸送するもので

あるため、我が国の現行法の下では違法となり、2015年に一部の事業者が行った「実証実験」については、国土交通省は中止するよう指導を行った。

最も問題なのは、ライドシェアの提案あるいは海外の実例においては、ドライバーと利用者をマッチングするアプリを提供する事業者は、ドライバーに対する運行管理や車両の整備、あるいは万が一の事故の際の責任を負わないこととされていることである。先に述べた軽井沢スキーバス事故に見られるとおり、我が国においては、乗客が巻き込まれる事故に対して、そのサービスを提供する事業者に対して極めて厳しい目が向けられる。安全・安心な運行確保の観点から、現在提案されているライドシェアについては大きな疑問があると言わざるを得ない。

なお、地方部においては、国家戦略特区法の一部改正により、2016年9月から外国人観光客をはじめとする観光客を対象として自家用有償運送制度を活用する取組がスタートした。安全・安心を確保した上で、事業運送が成り立たない地域では自家用車を積極的に活用し、4,000万人に拡大を目指す外国人観光客が全国津々浦々を訪れるための足を確保するための手段としての活用が期待される^{注24)}。

④タクシーサービスの活性化

ライドシェアにはこのような課題がある一方で、②に述べたライドシェアの提供するサービスのメリットについては、我が国のタクシーサービスの更なる向上を図る観点から大いに参考にすべき点がある。タクシーについては都市部を中心に供給過剰状態が続き、一昨年に議員立法により法改正がなされ、地域ごとに減車のための計画を策定し、実施に移す施策が進められている。このような需給バランスの適正化とともに、ICT技術を最大限活用してサービス内容を活性化・高度化していかなければ^{注25)}、タクシー業界は、既得権益を擁護し、新たなサービスの提供を阻止している抵抗勢力であるという烙印を押されかねない。

このような危機意識はタクシー業界の中にも徐々に浸透しつつある。タクシーの呼び寄せアプリは今や東京のタクシーの4割に装備されている。外国語対応も含め、アプリの使いやすさを更に向上させるとともに、その機能を最大限活用することにより、いわゆる流し営業を減らし、乗車効率を上げ、生産性を向上させることが可能となる。

タクシーサービスが画一性を脱却し、企業それぞれの経営方針の下に、サービス内容の多様化、高度化を追求することも求められる。我が国のタクシーは車両の清潔さにおいては問題は少ないが、ビジネス客や外国人観光客などを中心に、車両のグレードを多様化してほしいという要望は強い。ハイヤーとタクシーの間のサービスの展開が今後の課題となっている。

料金については、安全・安心の確保のため一定のコストをか

けるべきである一方で、いかに利用者に使いやすい料金を提供できるかという点も重要な課題である。東京のタクシーについては、初乗り距離を2kmから1km強に短縮する一方で、初乗り運賃を730円から410円に引き下げる運賃申請の審査が開始されており、2016年8月5日から9月15日まで都内4か所で実証実験が行われた。アンケートの結果では、日本人利用者の約6割が利用回数を増やしたいと回答し、外国人利用者にも好評であった注26)。「短い距離を乗ると運転手さんに嫌がられるのではないか」という利用者の懸念を払拭し、今回の運賃改訂を契機に、短距離乗客を積極的に開拓する取組が進むことを大いに期待したい。

⑤今後の課題

ライドシェアは、安全・安心の確保の上で大きな課題を抱えている一方で、ICTを活用したサービスの活性化・多様化という点で先駆的な取組を行っている。この二つをしっかりと分けて考えた上で、後者については、同様のサービスをいかにタクシーに取り込むかということについて積極的に取り組むべきである。

タクシーの輸送量はこの10年間に3割も減少している。地方での人口減少問題を抱える乗合バスの利用者がほぼ横ばいであることと比較しても、その落ち込みは著しい注27)。地域の実情を踏まえつつも、着実に技術革新を取込み、利用者の魅力あるサービスを提供し、乗客を増やしていくことが強く求められている。

タクシー業界には、ライドシェアを幕末の黒船に見立てる動きもある。大切なのは、そのすべてを否定するのではなく、その革命性をしっかりと認識し、自己に取り込むことである。最先端の技術革新の成果は、当時は蒸気機関であり、今はICTである。先人は温故知新・文明開化の道を選択し、現在のわが国の繁栄の礎を築いた。先端技術から目を背けることに未来はないことを、今一度強く認識することが求められる。

注

- 注1) 詳細については、国土交通省報道発表資料「[安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策]の公表について」(2016年6月3日)を参照。なお、同対策の内容を踏まえ、国土交通省は道路運送法の一部改正法案を第192回国会(臨時会)に提出している。
- 注2) 国土交通省報道発表資料「三菱自動車工業製軽自動車4車種の確認試験結果について」(2016年6月21日)
- 注3) 三菱自プレスリリース「当社製軽自動車の燃費試験における不正行為に対するお客様への損害賠償について」(2016年6月23日)

- 注4) 三菱自プレスリリース「2016年度業績見直しを発表」(2016年6月22日)
- 注5) 三菱自プレスリリース「当社製車両の燃費試験における不正行為に係わる国土交通省への報告について」(2016年5月18日)、スズキニュースリリース「国土交通省への報告内容について」(2016年5月18日)
- 注6) 国土交通省報道発表資料「三菱自動車工業製自動車及びスズキ製自動車の確認試験結果について」(2016年8月30日)
- 注7) 国土交通省「不正行為のあった現行販売自動車8車種に係る諸元表燃費値等の修正について」(2016年8月30日)。なお、注7)、注9)、注10)、注11)、注13)の資料は、国土交通省HP 政策情報 自動車 トピックス「三菱自動車工業の燃費試験に係る不正行為について」に掲載されている。
- 注8) 三菱自プレスリリース「現行販売車9車種についての燃費値申請とお客様への損害賠償について」(2016年8月30日)
- 注9) 国土交通省「三菱自動車工業本社への立入検査の結果について」(2016年6月21日)
- 注10) 国土交通省「スズキ本社への立入検査について」(2016年6月24日)
- 注11) 国土交通省「燃費・排ガス試験に係る不正行為への対応について(追加指示)」(2016年9月15日)
- 注12) 三菱自プレスリリース「当社製車両の燃費試験における不正行為に係わる国土交通省への報告について」(2016年6月17日)、スズキニュースリリース「[排出ガス・燃費試験に係る不正事案に係る調査指示]に対する国土交通省への報告内容について」(2016年6月8日)、三菱自プレスリリース「燃費・排ガス試験に係る不正行為への対応に関する国土交通省への報告について」(2016年9月30日)
- 注13) 国土交通省「燃費・排出ガス試験に係る不正行為への対応について」(2016年6月21日(対三菱自)、6月24日(対スズキ))
- 注14) 国土交通省報道発表資料「[自動車の型式指定審査におけるメーカーの不正行為を防止するためのタスクフォース]最終とりまとめの公表について」(2016年9月16日)
- 注15) 東京新聞「実燃費 カタログ値と大差」(2016年4月24日)
- 注16) 日本経済新聞「研究開発費 3社に1社が最高額」(2016年8月9日)
- 注17) 内閣府「官民ITS構想・ロードマップ2016(ロードマップ全体像)」, http://www8.cao.go.jp/cstp/gaiyo/sip/iinkai/jidoushoukou_23/siryu23-3-3.pdf
- 注18) 政府全体においても、イノベーションによるパラダイムシフトの例として、自動走行により交通事故死者をゼロにすることが今後の検討事項とされている。第1回未来投資会議(2016年9月12日)、資料4、p.5。
- 注19) 読売新聞「自動運転車 過信は禁物」(2016年7月8日)
- 注20) 国土交通省と警察庁は、米国における事故を受け、「現在実用化されている「自動運転」機能は、完全な自動運転ではありません!!」という警告を共同で発出している。国土交通省報道発表資料(2016年7月8日)
- 注21) G7長野県軽井沢・交通大臣会合宣言 自動車及び道路に関する最新技術の開発・普及(2016年9月24日)
- 注22) 「自動運転の段階的実現に向けた調査検討委員会」が2016年6月27日に発足し、2017年3月に向けて議論を進めることとされている。
- 注23) 海外の事情をはじめとして、ライドシェアに関する昨今の状況については、山崎治「ライドシェアを取り巻く状況」国立国会図書館 調査及び立法考査局、レファレンス787号(2016.8)において、詳細な調査と分析がなされている。
- 注24) 国家戦略特区法の一部改正法案に対する衆参両院の附帯決議においては、制度の全国での実施や、ライドシェアの導入は認めないこととされている。(衆:2016年4月26日、参:2016年5月26日)
- 注25) タクシーサービスの活性化の全体像については、国土交通省報道発表資料「タクシー革新プラン2016-選ばれるタクシー」(2016年4月1日)を参照。
- 注26) 国土交通省報道発表資料「東京タクシー初乗り運賃410円に係る実証実験の結果について」(2016年10月17日)
- 注27) 「[平成27年度交通の動向]及び「平成28年度交通政策」(交通政策白書)」, p.12, 図表1-15。