

輸送の安全確保を意識した公共交通・物流政策の立案を

株式会社 野村総合研究所

社会システムコンサルティング部 シニアコンサルタント 村上 泰紀

わが国で暮らすうえで、公共交通サービスや物流サービスが欠かせない存在であることは言うまでもない。その中でも、きめ細やかな輸送サービスを展開するバス、タクシーやトラックに代表される自動車運送事業は、特に生活の基盤を支える存在であるといえよう。

自動車運送事業者は「輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚し、絶えず輸送の安全性の向上に努めなければならない」と法律^{*1}で定められており、消費者や荷主からの潜在的な値下げニーズが根強い中であっても、コストを投じて法令に基づいたさまざまな安全確保策を講じている。

このように、消費者の安全・安心を確保することが重要であることをふまえると、新たな安全確保の枠組みや輸送サービスを検討する場合にも同様に、現行と同等な安全性を担保することが必須である。

現行の自動車運送事業は、国土交通省が「計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること」等の基準に適合するかどうかを審査したうえで許可を行い^{*2}、その計画にのっとり国家資格（運行管理者資格）保有者である運行管理者^{*3}が策を講じることを通じて、安全を確保している。

この代表策が運行管理業務であり、その内容は、運転者に対する業務前後の点呼、運転傾向等に関する指導および監督、運行指示書や乗務割の作成、休憩仮眠施設の管理等、多岐にわたる。

一方、8割以上の事業者が保有車両数 30 両以下である等（図表 1）、中小規模の事業者が大半を占める強靱（きょうじん）とはいえない業界構造である。また、事業者あたりの運行管理者の平均選任数は数人程度で推移しており（図表 2）、運行管理者の業務負担が大きい状況が続いているといえる。

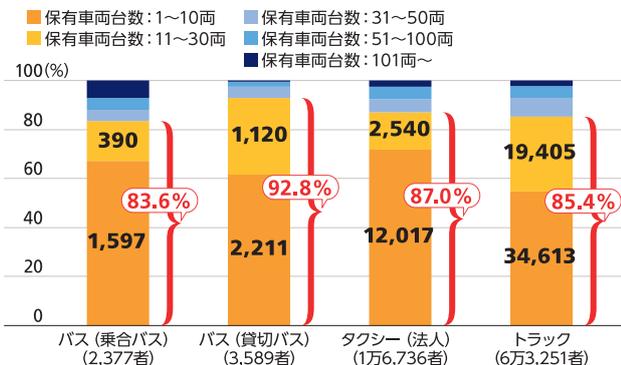
さらに、現行輸送サービスの補完として、本年 4 月から一般ドライバーが有償で旅客を運送する「自家用車活用事業」、いわゆるライドシェアが解禁されたところだが、政府は運転者が業務委託として働くことの検討を進めている。しかし、過去に運行管理を受けていた運転者が行う個人タクシー^{*4}と異なり、多岐にわたる運行管理業務を一般ドライバーが適切に実施することは困難だと考えられる。

こうした中、輸送サービスの供給量を維持し、運行管理者の業務負担を軽減しつつ業界全体の安全性を持続的に確保するためには、運行管理業務を専門業者に委託することができるような枠組みを策定することが必要であろう。先に述べた点をふまえると、運行管理業務を専門に行う業態の枠組みは、自動車運送事業者と同様に「国土交通省が事前に事業計画を審査したうえで許可を行い、国家資格保有者が業務を実施する」とするべきである。

国土交通省やその関係府省庁においては「輸送の安全の確保が最も重要であることを自覚」したうえで、引き続き丁寧な議論を行うことを期待したい。

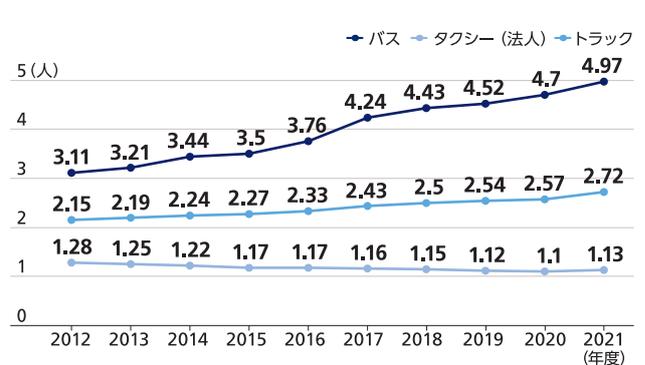
（監修：小林 庸至）

図表1 自動車運送事業者の規模（2021年度末時点）



出所) 国土交通省「数字で見る自動車2023」の「バス事業者の規模(乗合・貸切)」「ハイヤー・タクシーの車両数と輸送人員」「トラック事業者の規模」よりNRI作成

図表2 事業者あたりの運行管理者の平均選任数の推移



出所) 国土交通省「数字で見る自動車2023」の「バス事業者数の推移」「ハイヤー・タクシーの事業者数の推移」「トラック事業者数の推移」「運行管理者数の推移」よりNRI作成

*1 道路運送法、貨物自動車運送事業法

*2 道路運送法第6条、貨物自動車運送事業法第6条

*3 道路運送法第23条、貨物自動車運送事業法第18条

*4 1人1車制個人タクシー事業。国土交通省による許可の要件として、法人タクシー経験を一定期間有すること等が示されている