

規制改革実施計画

(抜 粋)

令和7年6月13日

閣議決定

	<p>和6年9月9日警察庁交通局長通達)等により、警察署長の道路使用許可を得て公道実証実験が可能となっていることについて、関係者に周知するとともに、農業の生産性向上の要請にも最大限配慮しつつ、交通の安全と円滑を両立する公道実証実験が可能となるよう適切な道路使用許可の運用を行うことについて、都道府県警察を指導する。</p> <p>d 警察庁は、ロボット農機が自動車に該当する場合には、bの措置を前提として都道府県公安委員会の特定自動運行の許可を得て、また、遠隔操作型小型車に該当する場合には都道府県公安委員会への届出を行うことにより、圃場間移動及び格納庫から圃場までの公道移動を含む公道での走行が可能であることを明確化するとともに、農業の生産性向上の要請にも最大限配慮する観点から、圃場間移動については、交通量が極めて少ないことが一般的である農道の短時間での横断等にとどまる場合があることを踏まえ、農家等が、地域においてロボット農機を最小限の負担で円滑に活用できる制度の運用を確保する。</p>		
--	---	--	--

(2) 地域活性化・人手不足対応 (交通関係)

No.	事項名	規制改革の内容	実施時期	所管府省
1	<p>全国の移動の不足の解消に向けたライドシェア(自家用車活用事業等)の推進</p>	<p>a 内閣府は、移動の不足の状況に関してこれまで実施したアンケート調査等の各種調査との整合性を確保した上で、大都市、中小都市及び観光地など全ての地域を対象とした調査を引き続き実施し、住民及び内外の観光客の移動の足の実態を定期的かつ定量的に把握し、検証するとともに、それらの結果を踏まえ、四半期ごとを目処に、利用者目線での移動の足の実態に関する評価を行う。</p> <p>b 内閣府及び国土交通省は、全国の移動の不足の解消に向けて、自動運転やライドシェアについて、骨太方針 2024¹等を踏まえ、必要な取組を進める。特に、地方の中小都市など²、公共交通手段の利便性が低い地域における移動の不足の解消に向けた適切な制度の在り方も含め議論を進める。</p> <p>c 国土交通省は、特に、地方や観光地で移動の不足の解消が求められていることを踏まえ、自家用車活用事業について、これらの地域の実情に応じた更なる活用を進める観点から、以下の措置を講ずる。</p> <p>①配車アプリが普及していない地域では、「自家用車活用事業における大都市部以外の地域における供給車両数・時間帯の拡充について」(令和6年9月17日国土交通省物流・自動車局旅客課長事務連絡)及び</p>	<p>a : 令和7年度以降継続的に措置、</p> <p>b : 直ちに実施、</p> <p>c : ①～③) 令和7年度措置、④) 令和7年措置</p>	<p>a : 内閣府</p> <p>b : 内閣府 国土交通省</p> <p>c : 国土交通省</p>

1 「経済財政運営と改革の基本方針 2024」(令和6年6月21日閣議決定)

2 通院・介護、通勤・通学、買い物等の移動の足確保が困難な住民が存在する地域など。

「自家用車活用事業の進め方」（令和6年3月29日国土交通省物流・自動車局旅客課資料）に基づき、タクシー事業者又は地方公共団体から、タクシーが不足する曜日・時間帯、時期（イベント開催期間中や季節性によるもの等）に関して具体的な申出があり、管轄の地方運輸局等が必要と認める場合には、自家用車活用事業が稼働できる曜日・時間帯を拡大することができることとされているが、タクシー事業者や地方公共団体による申出のみならず、地域の住民等のニーズに応じて、自家用車活用事業の更なる活用を可能とするため、上記制度に加えて、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条に基づく地方公共団体、公共交通事業者、地域公共交通の利用者等が参画する協議会において、営業区域、曜日・時間帯、時期について関係者間で協議が調った場合は、協議結果に基づく申出を踏まえ、自家用車活用事業が稼働できる営業区域、曜日・時間帯及び時期を拡大することができることとするよう、関係通達の改正等、必要な措置を講ずる。なお、この場合、地域の輸送サービスが供給過剰となるおそれがないかについて、タクシーの日車営収、実車率や配車マッチング率等の具体的なデータに基づく検証を継続的に実施し、必要な場合には、当該協議が調った営業区域、曜日・時間帯及び時期を随時調整することとする。また、当該協議会において、一部の関係者が合理的な根拠を示さないまま協議が調わないなど、地域における円滑な協議に支障が生じる場合等においては、それらの状況を改善するための措置を検討し、所要の措置を講ずるものとする。

②自家用車活用事業の運賃について、道路運送法（昭和26年法律第183号）第9条の3第3項に基づき自家用車活用事業を実施するタクシー事業者、地方公共団体、地方運輸局長、住民代表者等を構成員とする協議会において協議が調った場合には、需要の繁閑に応じて一定の範囲で変動させることも含め、地域の実情に応じた運賃の設定を可能とするよう、関係通達の改正等、必要な措置を講ずる。

③タクシー事業者以外の者であるバス・鉄道事業者によるライドシェア事業の在り方に関して、ドライバー・車両等の安全・安心の確保の観点から課題の有無を確認するためのトライアルを行う。その上で、トライアルの結果を検証し、バス・鉄道事業者による当該事業への参画に関して、タクシー事業許可取得に係る要件の緩和や明確化も含め、制度改正やガイドライン整備

		<p>等の所要の措置を講ずる。</p> <p>④タクシー事業者の運行管理業務の効率化を進める観点から、現在、タクシー事業において実証が行われている事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼について、自家用車活用事業を含めて本格実施に円滑に移行することができるよう、運用の明確化を行う。</p>		
2	自家用有償旅客運送制度の改善	<p>国土交通省は、道路運送法第 78 条第 2 号に基づき、過疎地域や高齢化が進む地域等で、バスやタクシーのみでは十分な移動サービスを提供することが困難な場合に、住民の生活を支えるための移動手段を確保するため、市町村や特定非営利活動法人（NPO）など国土交通大臣の登録を受けた団体が自家用車を用いて有償にて旅客を運送する制度である自家用有償旅客運送について、令和 6 年 6 月の規制改革実施計画を踏まえ、地域公共交通会議に係る関係法令や通達に定められていない独自の基準（ローカルルール）の取扱いについて、客観的な根拠に基づかないものは認められない旨が明確化され、見直しが進められているところであり、引き続き、ローカルルールが客観的な根拠に基づくものであるかを確認し、客観的な根拠に基づかないものについて見直すとともに、客観的な根拠に基づくローカルルールとされたものについても、適時適切の見直しが行われるよう地方公共団体に求める。</p>	令和 7 年度措置	国土交通省
3	乗合タクシー等の参入円滑化	<p>路線バスや乗合タクシー等、個々の旅客の依頼に応じて運賃を収受し、自動車に乗合旅客を運送する事業である道路運送法第 3 条第 1 号イの規定に基づく一般乗合旅客自動車運送事業のうち、路線不定期運行（路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行の形態をいう。以下同じ。）又は区域運行（路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態をいう。以下同じ。）の実施に際しては、「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」（平成 13 年 8 月 29 日国土交通省物流・自動車局長通知。以下「処理方針」という。）により、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行（路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態をいう。以下同じ。）によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性を取る必要がない場合を除き、地域公共交通会議又は道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）第 4 条第 2 項に規定する協議会（以下「地域公共交通会議等」という。）で地域交通のネットワークを構築する観点から協議が調っていることが求められている。</p>	<p>a, b : 令和 7 年上期措置、</p> <p>c : (前段) 令和 7 年上期措置、(中段・後段) 令和 8 年上期措置</p>	国土交通省

一方で、多くの地域公共交通会議等が市町村単位で開催されていることから、一般乗合旅客自動車運送事業を実施する事業者が複数の地方公共団体にまたがり運行を行う場合、複数の市町村において合同で地域公共交通会議等を開催することは可能であるものの、その実現には多大な調整が必要であるため、結果として地方公共団体ごとに地域公共交通会議等を開催し関係者と協議を調べている実態があること、また、地域公共交通会議等が設置されていない地域においては同会議の設置から調整が必要となることなどの理由により、協議に膨大な時間を要し、事業開始までの見込みが立たない事例が存在するとの声がある。また、地域公共交通会議等での協議を要さない場合として、「「一般乗合旅客自動車運送事業の申請に対する処理方針」の細部取扱について」（平成13年9月27日国土交通省物流・自動車局安全政策課長、物流・自動車局旅客課長連名通知。以下「細部取扱」という。）においては、路線定期運行では困難な需要に対応する空港アクセス型、観光需要対応型等の輸送形態が含まれる旨が示されているものの、要件が具体化されていないことから、地方運輸局ごとに協議の要否の判断が異なり、事業者の新規参入の障壁となっているという声がある。

一般乗合旅客自動車運送事業が地域住民の日常的な移動の足において重要な役割を担っていることを踏まえれば、路線不定期運行又は区域運行に係るこれらの課題に対応することを通じて、事業者の新規参入を円滑化し、利用者の利便性を向上させることが重要であり、このため、以下の措置を講ずる。

a 国土交通省は、路線不定期運行又は区域運行で行う一般乗合旅客自動車運送事業に係る事業者からの申請について、処理方針及び細部取扱において地域公共交通会議等での協議を要さない場合として示されている「交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性を取る必要がない場合」の該当性を地方運輸局において判断する際、判断の客観性・統一性を担保するため、判断基準の明確化について検討を行い、結論を得次第、所要の措置を講ずる。なお、検討に際しては、例えば、路線定期運行が運行していない時間帯に限りて事業が行われる場合や、運賃設定によって路線定期運行と競合する可能性が低いと考えられる場合など、当該地域における同時間帯の他の公共交通手段の有無や料金設定等を考慮することとする。

b 国土交通省は、空港アクセス型又は観光需要対応型の輸送形態により、複数の地方公

		<p>共団体にまたがり実施される路線不定期運行又は区域運行の一般乗合旅客自動車運送事業であり、地域公共交通会議等における協議が必要となる場合について、協議の円滑化を図るため、以下の①及び②について検討し、結論を得次第、通知等で明確化した上で地方公共団体等に対して周知する。</p> <p>①空港アクセスに関する協議会など、道路運送法施行規則第4条の2で規定する地域公共交通会議の構成員の要件を満たし、当該運行地域において一つの協議会で協議を調えることが可能な既存の協議会が存在する場合には、当該協議会が地域公共交通会議等に代替し得ることとすること。</p> <p>②既存の協議会が存在しない場合には、複数の地域公共交通会議等を開催することなく一つの協議会で協議を調えることが可能となるよう、当該地域を管轄する地方運輸局が協議会の構成員その他協議会の設置・開催に必要な事項を各地方公共団体に対して提案すること。</p> <p>c 国土交通省は、事業者から路線不定期運行又は区域運行での一般乗合旅客自動車運送事業の実施に関する申請があった場合について、以下の①及び②の標準処理期間を定め、通知等で明確化した上で地方公共団体等に対して周知する。</p> <p>①当該地域を管轄する地方運輸局は、申請のあった日から原則として1か月以内に地域公共交通会議等での協議の要否を判断すること。</p> <p>②地域公共交通会議等での協議を調える必要があると判断された場合、地方公共団体は、地方運輸局において当該判断をされた日から2か月以内に地域公共交通会議等を開催し、議論を開始した日から2か月以内に結論を得ること。</p> <p>また、当該周知を踏まえ、各地方運輸局及び地方公共団体が標準処理期間に基づいて適切に処理を行っているかを調査し、調査結果を公表する。</p> <p>その上で、当該調査結果を踏まえ、更なる運用改善の必要性が認められる場合には、所要の措置を講ずる。</p>		
4	<p>ICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等による運行管理者不足等を踏まえた効率的な安全管理の実現</p>	<p>少子高齢化の進展、生産年齢人口の減少、急増するインバウンド等を背景に、運輸・郵便業では、令和7年4月公表の日本銀行「全国企業短期経済観測調査」における雇用人員判断DI（雇用人員の過不足について「過剰」と回答した企業の割合から「不足」と回答した企業の割合を除いたもの）の不足超幅がコロナ禍以前を上回って過去最大にまで拡大するなど人手不足が深刻化しており、業務の効率化及び生産性の向上が喫緊の課題である。</p>	a～d：令和7年度措置	国土交通省

こうした中、タクシー、バス、トラック等の自動車運送事業（旅客自動車運送事業及び貨物自動車運送事業をいう。以下同じ。）においては、運行管理者の業務（事業用自動車の運転者の乗務割の作成、休憩・睡眠施設の保守管理、運転者の指導監督、点呼による運転者の疲労・健康状態等の把握や安全運行の指示等、事業用自動車の運行の安全を確保するための業務をいう。以下「運行管理業務」という。）について、ICTを活用した同一事業者内の運行管理業務の一元化、一定の要件を満たした機器を用いることによる遠隔点呼及び点呼支援機器に運行の業務前後の点呼時の確認、指示事項を代替させて点呼を実施する自動点呼（対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示（令和5年国土交通省告示第266号。以下「点呼告示」という。）第2条において規定する「業務前自動点呼」及び「業務後自動点呼」をいう。以下同じ。）の実現など、ICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等の取組が進められている。一方で、自動車運送事業者（自動車運送事業を営業者をいう。以下同じ。）においては、こうしたICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等の程度にかかわらず、運行管理業務を担う運行管理者について、道路運送法第23条又は貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）第16条の規定により、試験合格者又は一定の実務の経験及び講習を受講した者のうちから、一定の数以上の事業用自動車を有している営業所ごとに、一定の人数以上の運行管理者を選任する義務が課され、また、「旅客自動車運送事業運輸規則の解釈及び運用について」（平成14年1月30日国土交通省自動車交通局総務課安全対策室長ほか通達。以下「旅客解釈運用通達」という。）又は「貨物自動車運送事業輸送安全規則の解釈及び運用について」（平成15年3月10日国土交通省自動車交通局総務課安全対策室長ほか通達。以下「貨物解釈運用通達」という。）の規定により、運行管理者は他の営業所の運行管理者又は運行管理業務を補助させるための者（以下「補助者」という。）を兼務することはできないとされており、こうした規制が、ICTの導入による費用対効果を限定的なものとしているとの指摘や、自動車運送事業者における柔軟な運行管理者の配置による運行管理者不足への対応、業務効率化及び生産性向上、郊外の営業所の経営維持等の障壁となっているとの指摘がある。

以上を踏まえ、輸送の安全の確保を前提とした上で、自動車運送事業者におけるICTの活用・導入を促進し、業務効率化及び生産性の向上、運行管理者不足の解消等を図るべ

		<p>く、運行管理の体制に係る制度を見直すことが必要であり、以下の措置を講ずる。</p> <p>a 国土交通省は、自家用車活用事業を含む自動車運送事業について、ICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等を進め、効率的な安全管理を実現する観点から、事業者ごとに異なるICTを活用した運行管理業務の集約・高度化等の程度に応じ、営業所ごとに必要な運行管理者の選任数を設定することについて、各事業者の実態等を踏まえて実証を行い、その結果を踏まえ、輸送の安全の確保を前提として実現が見込まれる場合には、追加実証、先行実施、本格運用等、各段階の措置の具体的な時期等を含め、ロードマップ等の今後の進め方を公表する。</p> <p>b 国土交通省は、自家用車活用事業を含む自動車運送事業者に課されている運行管理者の営業所ごとの選任について、事業者における柔軟な運行管理者の配置による運行管理者不足への対応、業務効率化及び生産性向上を図り、効率的な安全管理を実現する観点から、ICTの徹底活用等によって運行管理業務を確実に遂行できることを前提とした上で、運行管理者が他の営業所の運行管理者又は補助者を兼務可能とすることについて、各事業者の実態等を踏まえて実証を行い、その結果を踏まえ、輸送の安全の確保を前提として実現が見込まれる場合には、追加実証、先行実施、本格運用等、各段階の措置の具体的な時期等を含め、ロードマップ等の今後の進め方を公表する。</p> <p>c 国土交通省は、運行管理者が実施する点呼について、旅客解釈運用通達又は貨物解釈運用通達の規定により、運行管理者の指導及び監督の下で補助者が当該点呼の一部を実施する場合には、点呼を行うべき総回数の3分の2以下しか点呼を実施できないとされている点について、令和3年以降段階的に実証及び制度化が行われている、運行管理者の責任の下で実施される自動点呼の場合には、当該自動点呼による点呼回数に制限がなく全ての点呼を実施可能とされていることも踏まえ、運行管理者の責任の下、運転者が安全な運転をすることができないおそれ等がある場合には、運行管理者に運行の可否の判断を求めること等を前提とした上で、自動車運送事業者における柔軟な運行管理者の配置による運行管理者不足への対応、業務効率化及び生産性向上を図り、効率的な安全管理を実現する観点から、補助者が実施可能な点呼の総回数を緩和するよう見直す方向で実証を行い、その結果を踏まえ、輸送の安全の確保を前提として実現が見込まれる場合には、追加実証、先行実施、本格運用等、各段階の措置の具体的な時期等を含め、ロードマ</p>	
--	--	---	--

		<p>ップ等の今後の進め方を公表する。</p> <p>d 国土交通省は、運行管理者が運転者に対して実施する点呼について、基本的には当該運転者が属する営業所内で実施することが前提であり、異なる営業所間や事業者間の点呼を行う場合には点呼告示第4条の規定に基づく遠隔点呼が認められているが、同一敷地内や同一建物の中に異なる営業所又は事業者が存在している場合であっても、営業所間又は事業者間の点呼を行う際に対面点呼の併用が認められておらず業務上の非効率が生じているとの声があることを踏まえ、ICTの活用による情報共有等が可能な状況であることが確認されている遠隔点呼を実施する自動車運送事業者については、遠隔点呼と併用して、異なる営業所間・事業者間における対面点呼を可能とするための必要な措置を講ずる。</p>		
5	<p>レベル4の自動運転タクシー等の実装加速</p>	<p>米国や中国では広く社会実装されつつある自動運転レベル4（特定条件下における完全自動運転）は、地域における移動の不足や担い手不足の課題への重要な対応策であり、我が国においても社会実装が急務である。</p> <p>こうした中、警察庁、経済産業省及び国土交通省において、規制改革推進に関する答申（令和6年5月）を踏まえ、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第41条第2項に規定する自動運行装置に係る走行環境条件付与及び道路交通法（昭和35年法律第105号）第75条の12の規定による特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化、審査の効率化・迅速化等の取組が実施されており、これまでに計5件の審査が実施された（令和7年5月時点）。</p> <p>また、自動運転車に係る社会的なルールの在り方について、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の下に設置された自動運転ワーキンググループ（以下「自動運転ワーキンググループ」という。）及び警察庁委託事業の下で開催された自動運転の拡大に向けた調査検討委員会において、①自動運転車に係る保安基準（道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）。以下同じ。）及びガイドライン（「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」（令和6年6月国土交通省物流・自動車局）。以下同じ。）の具体化、②迅速かつ実効的な原因究明に向けた事故調査機関の在り方、③道路運送車両法に基づく自動運転車による道路交通法に基づく交通ルールの遵守方法の明確化について、令和7年5月までに、それぞれ見直し等の方向性に関する結論が得られたところである。</p>	<p>a：令和7年度措置</p> <p>b：(①) 令和7年上期目途措置、(②) 令和7年度措置、(③) 令和7年10月措置</p>	<p>a：警察庁 経済産業省 国土交通省</p> <p>b：警察庁 国土交通省</p>

		<p>さらに、自動運転ワーキンググループでは、自動運転タクシー等の実装に向け、ビジネスモデルに対応した規制緩和等として、道路運送法第 35 条第 1 項の規定に基づく特定自動運行の管理の受委託の許可基準の骨子を取りまとめられ、特定自動運行時に必要な運行管理の在り方について、当面の間は、運行管理者の必要な選任数について事業者からの申請に応じて審査することに対応することとされた。</p> <p>今後、自動運転レベル 4 の社会実装に向け、自動運転に関する新規参入の拡大を促し関係者の裾野を広げ、社会的受容性を高めるためには、自動運転の走行に係る審査に係る手続の更なる効率化・迅速化、自動運転車に係る社会的なルールの具体化等を進めていくことが重要であり、このため、以下の措置を講ずるべきである。</p> <p>a 警察庁、経済産業省及び国土交通省は、自動運転レベル 4 の事業化加速に向け、道路運送車両法第 41 条第 2 項に規定する自動運行装置に係る走行環境条件付与及び道路交通法第 75 条の 12 の規定による特定自動運行の許可に係る審査について、申請者の準備・検討の円滑化及び審査の効率化・迅速化を図るため、審査内容や手続等の明確化、審査項目に係る重複の排除等、手続の透明性・公平性を確保するために必要な取組を引き続き着実に実施する。</p> <p>また、警察庁及び国土交通省は、これらの手続の効率化・迅速化を図るため、過去の審査事例を活用し迅速な審査を実施可能なシステムを構築するなど、デジタル技術の活用を徹底する。</p> <p>b 自動運転車に係る保安基準及びガイドラインの具体化、迅速かつ実効的な原因究明に向けた事故調査機関の在り方、自動運転車による交通ルールの遵守方法の明確化について、自動運転ワーキンググループ及び自動運転の拡大に向けた調査検討委員会で示された方向性の結論を踏まえ、以下の①～③の措置を講ずる。</p> <p>①国土交通省は、ガイドラインの具体化を行う。</p> <p>②国土交通省は、関係省庁と連携して、自動運転車の社会実装の状況や事故実態を踏まえ、運輸安全委員会における事故原因究明体制の構築について、法制度の整備も視野に入れた検討を行う。</p> <p>③警察庁は、自動運転車の開発に資する交通ルールの解釈の明確化等について自動運転車の開発者等と意見交換する枠組みを設置する。</p>	
--	--	---	--