

建設工事のシャトルバスによる貨客混載運送と 運転免許の特例

1. シャトルバスを活用した貨客混載に関する規制改革

夢洲コンストラクション

実現したいサービス内容

交通渋滞の緩和を図る為、夢洲内への工事関係車両の削減が必須となっている。建設作業員の通勤用のシャトルバスで作業員の輸送とあわせて、昼間には貨客混載することで工事資材や弁当等の運送に活用する。

想定ボリュームと課題

- ・昼間等に弁当や飲食料品、現場事務所の事務用品、現場の消耗品、現場事務所発着の配送物等を運送
- ・1台あたり約100kg程度積載する想定
- ・貸切バスでの運用を想定
- ・貸切バスで貨客混載する際に規制改革が必要

法規制の壁

シャトルバスを活用した貨客混載輸送の規制改革【貨物自動車運送事業法】

- ・貨物自動車運送事業法関連通達では過疎地域に限定した貨客混載を認めている。過疎地域に限定した条件を緩和できれば、通勤用シャトルバスの有効活用が可能となる。

規制改革に向けた対策

- ・限定した走行ルート、利用者は工事関係者に限定、貨物も夢洲の現場に集荷配送するものに限定
- ・貨物輸送に適した車両の確保（旅客スペースと貨物積載スペースを区画分け）、運行管理者の配置、貨物輸送に適用される損害保険への加入等、輸送の安全性確保や荷主保護の観点からの諸条件を満たした上で実施

朝の現場への通勤ラッシュの時間帯



日中の乗客が少ない(現場への来客がメイン)時間帯



夕方の帰宅ラッシュの時間帯



効果

配送効率の向上、配送車両の削減、交通渋滞緩和に寄与

1. シャトルバスを活用した貨客混載に関する規制改革

実現したいサービス内容

夢洲における万博関連工事の関係者は、車でしかアクセスできない交通環境にある。建設作業員の通勤車両削減の為、夢洲外の駅及び共同駐車場と現場を結ぶレベル2の部分運転自動化のシャトルバスサービスを実施。

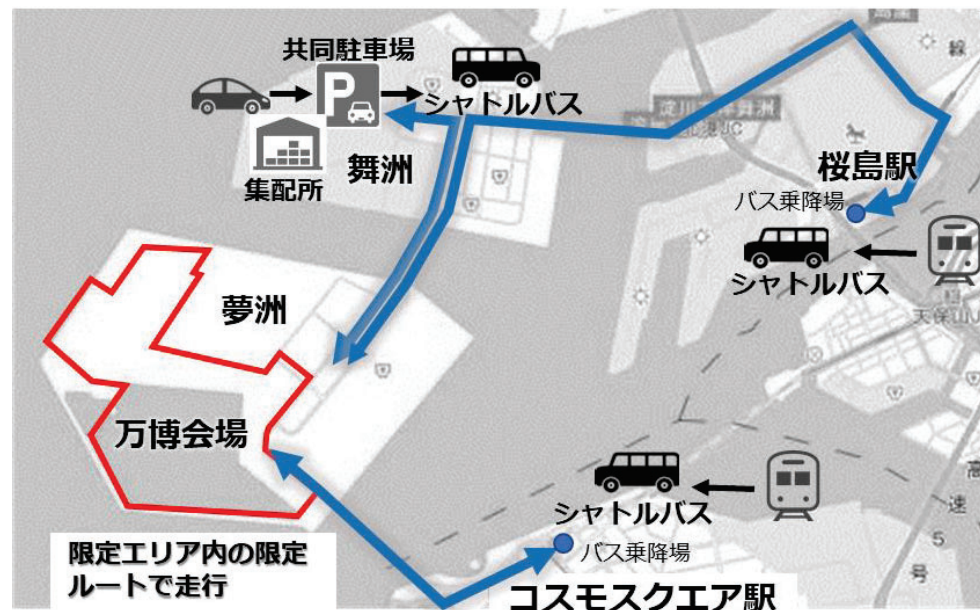
想定ボリュームと課題

- ・想定作業員数は約8000人
⇒通勤車両は約2000台を想定
- ・バスで現場に向かう作業員の割合を約80%、
6～8時の時間帯での通勤で3往復、
乗車人数40人/台と仮定
- ・バス台数は約54台、運転手は稼働率約60%
で約90人必要となる。
⇒約90人のバス運転手確保が困難

法規制の壁

限定エリア内での自動運転導入時の必要免許の規制改革【道路交通法】

- ・**道路交通法第86条ではバスを含む旅客自動車の運転に第二種免許を必要**としている。
- ・限定エリア内でレベル2の部分運転自動化のシャトルバス等について特別に許可を受けた場合には大型第一種免許や普通第二種免許等で運転できるよう道路交通法を改正できれば、バス運転手の確保が容易となる。



規制改革に向けた対策

- ・レベル2の車両、限定した走行ルート、利用者は工事関係者に限定
- ・免許の緩和を受けた運転手は、技能講習を受講など

効果 通勤車両の削減、交通渋滞緩和、バス運転手の確保に寄与

1. シャトルバスを活用した貨客混載に関する規制改革 【詳細説明資料】

1. シャトルバスを活用した貨客混載に関する規制改革

夢洲コンストラクション

めざす社会

【自動運転社会をめざして】

「自動運転に向けたデータの収集と運転手不足」への対応

【カーボンニュートラル社会をめざして】

「夢洲内の自動車交通量の削減」への対応

夢洲の現状

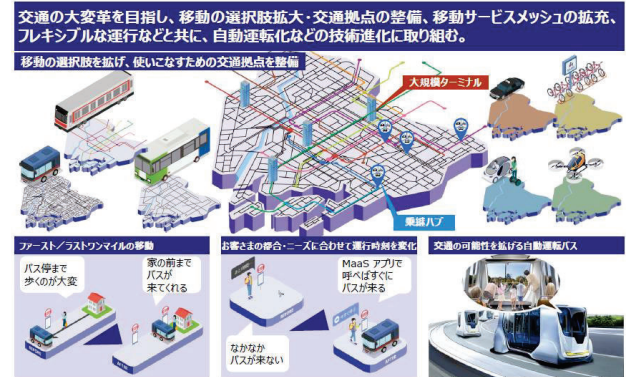
- 夢洲における万博関連工事の関係者は、車でしかアクセスできない交通環境にある
- しかも、夢舞大橋と夢咲トンネルの2ルートしかなく、既存の海上コンテナ交通と工事車両の増加に伴う交通渋滞が懸念されている

対策

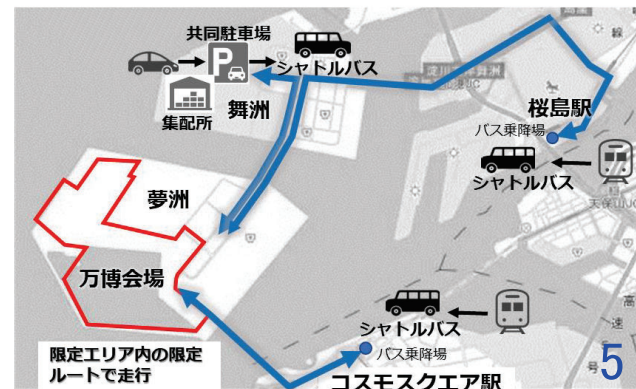
- 夢洲外の共同駐車場・駅からのシャトルバスによる建設作業員の足を確保することにより、自動車交通量の削減を図る

夢洲の特徴

- 夢洲と舞洲は住民が不在⇒事業者の協力を得やすい
- 走行ルートは、臨港道路で主に港湾物流車両が通行



Osaka Metro Group 2018－2025年度 中期経営計画より



都市部の貨客混載

○自動車交通量の削減



現行法の**過疎地域**における貨客混載
は**路線バス等の維持**



シャトルバス活用イメージ

朝の現場への通勤ラッシュの時間帯



日中の乗客が少ない(現場への来客がメイン)時間帯



夕方の帰宅ラッシュの時間帯



想定ボリュームと課題

○想定ボリューム

- ・昼間等に弁当や飲食料品、現場事務所の事務用品、現場の消耗品、現場事務所発着の配送物等を運送
- ・1台あたり約100kg程度を積載
- ・貸切バスでの運用



○課題

貸切バスで貨客混載する際に規制改革が必要

規制改革の提案

○限定エリア内かつシャトルバス等の利用を工事関係者に限定した場合は、過疎地域に限定された条件を緩和できるよう貨物自動車運送事業法関連通達の改正を提案する

【貨物自動車運送事業法関連通達】

〔平成29年8月7日策定、令和2年9月10日一部改正 自動車局長 通達〕

「旅客自動車運送事業者が旅客自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて貨物自動車運送事業を行う場合及び貨物自動車運送事業者が貨物自動車運送事業の用に供する事業用自動車を用いて旅客自動車運送事業を行う場合における許可の取扱い及び運行管理者の選任について」

（い） 運送を行う区域

貨物運送を行う区域は、発地若しくは着地が過疎地域自立促進特別措置法（平成12年法律第15号）第2条第1項に規定する過疎地域若しくは同法第33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人に満たないもの又は発地若しくは着地が同法第2条第1項に規定する過疎地域若しくは同法第33条の規定により過疎地域とみなされた区域であって、人口が3万人以上の市町村において、市町村の合併前に過疎地域であった人口3万人未満の区域が含まれる場合における当該区域（以下「**過疎地域**」という。）とすること。ただし、貨物運送と同時に旅客運送を行う場合は、発地又は着地が貸切バス事業に係る営業区域内であり、かつ、過疎地域とすること。



規制改革に向けた対策

- 走行ルート、工事関係者の利用に限定、貨物も夢洲の建設現場への集荷配送に限定
- 貨物輸送に適した車両の確保（旅客スペースと貨物スペースを区画分け）、運行管理者の配置、貨物輸送に適用される損害保険への加入等、輸送の安全性確保や荷主保護の観点からの諸条件を満たした上で実施など

効果⇒配送効率の向上、配送車両の削減、交通渋滞緩和に寄与



**都市部における将来の自動運転シェアサービス、
カーボンニュートラル社会に向けたアプローチ**

2. シャトルバス（自動運転）の運転免許に関する規制改革 【詳細説明資料】

2. シャトルバス（自動運転）の運転免許に関する規制改革

めざす社会

【自動運転社会をめざして】

「自動運転に向けたデータの収集と運転手不足」への対応

【カーボンニュートラル社会をめざして】

「夢洲内の自動車交通量の削減」への対応

夢洲の現状

- 夢洲における万博関連工事の関係者は、車でしかアクセスできない交通環境にある
- しかも、夢舞大橋と夢咲トンネルの2ルートしかなく、既存の海上コンテナ交通と工事車両の増加に伴う交通渋滞が懸念されている

対策

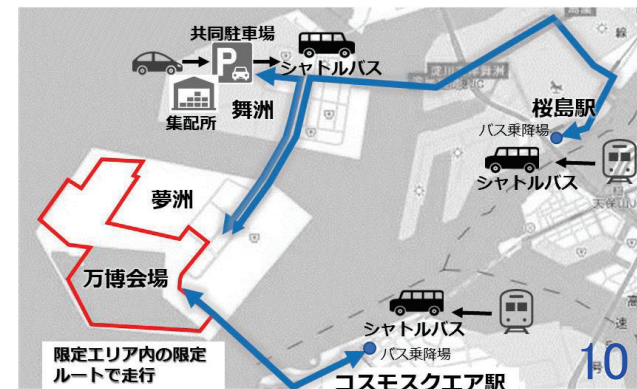
- 夢洲外の共同駐車場・駅からのシャトルバスによる建設作業員の足を確保することにより、自動車交通量の削減を図る

夢洲の特徴

- 夢洲と舞洲は住民が不在⇒事業者の協力を得やすい
- 走行ルートは、臨港道路で主に港湾物流車両が通行



Osaka Metro Group 2018－2025年度 中期経営計画より



効果

○想定ボリューム

- ・想定作業員数は約8000人 ⇒ 通勤車両は約2000台を想定（4人／台）
- ・バスで現場に向かう作業員の割合を約80%
6時～8時までの2時間での通勤
3往復／台
乗車人数40人／台と仮定

バス台数は約54台

通勤車両の大幅な削減

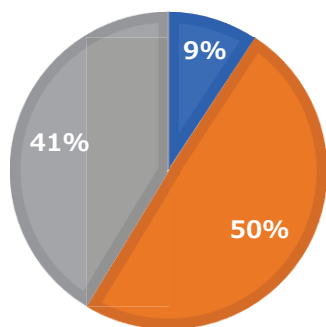
課題

○運転手の稼働率約60% ⇒ **約90人のバス運転手**が必要でその**確保が困難**

大型2種免許保有者の年齢割合

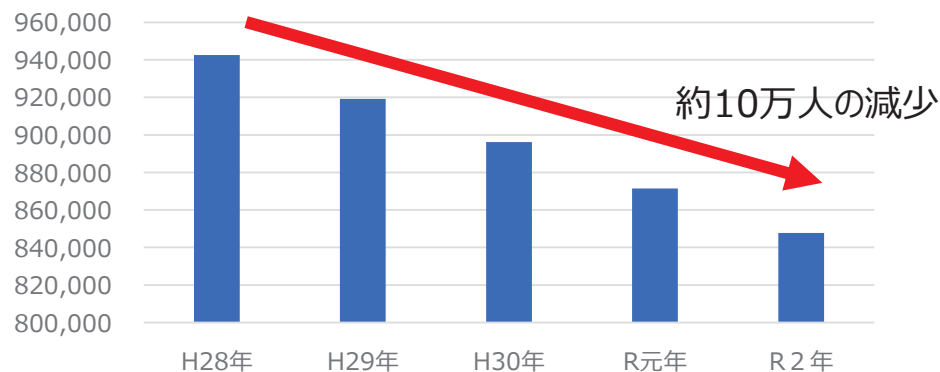
■ 20歳～44歳 ■ 45歳～64歳 ■ 65歳以上

高い高齢者の保有率



運転免許統計（令和2年版）より

大型2種免許保有者の推移



運転免許統計（令和2年版）より

規制改革の提案

- 限定エリア内でレベル2の部分運転自動化のシャトルバス等について、特別に許可を受けた場合には**大型第一種免許や普通第二種免許等で運転できるよう**道路交通法の改正を提案する

道路交通法第86条

次の表の上欄に掲げる自動車で旅客自動車であるものを旅客自動車運送事業に係る旅客を運送する目的で運転しようとする者は、当該自動車の種類に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げる第二種免許を受けなければならない。

自動車の種類	第二種免許の種類
大型自動車	大型第二種免許
中型自動車及び準中型自動車	中型第二種免許
普通自動車	普通第二種免許
大型特殊自動車	大型特殊第二種免許

規制改革に向けた対策

- レベル2の車両、限定した走行ルート、利用者は工事関係者に限定
○免許の緩和を受けた運転手は、技能講習を受講など

効果⇒通勤車両の削減、交通渋滞緩和、バス運転手の確保に寄与