

## 内外交差点

## 重量を基準に車種区分の再編成を 求められる利用者の納得感

岩城 秀行氏（行政書士） 第6/12回

以前、大阪でも車種区分についての議論が起こり、小型車と中型車が普通車になりました。以前は前席がベンチシートの車が結構あり、それが中型車すなわち乗車定員6人の車両、また、長さ4.6メートル以下で乗車定員5人のものが小型車であった——と記憶しています。しかし、徐々にベンチシートタイプの中型車が消え、乗車定員が5人になり、中型と小型の差がなくなってしまい普通車へと車種区分が変わっていった記憶があります（\*2019年10月の運賃改定で変更）。車両が変化したことで、いろいろな矛盾が生じて、車種区分もアップデートしてきた歴史があるのだと思います。

数か月前に、流しのタクシー1両は法人、1両は個人だったと記憶していますが、ホンダのフリードのタクシーに乗ったことがありました。その時に見たのがドアにある「特定大型車」の文字でした。ホンダのフリードといえば、トヨタのシエンタに相当するステーションワゴン型の車で車両登録の区分で言えば5ナンバーの小型車に相当する車です。重量も軽量のほうだと思います。

また、別の機会にトヨタのアルファードにりましたがこれも乗車定員7人の「特定大型車」。こちらは高級感があり車両価格もフリードやシエンタに比べれば高く、これであれば、運賃が高くても納得感はありました。しかしフリードやシエンタで「特定大型車」と言われてしまうと何となく納得がいかないというか、違和感が残ってしまっているのです。車種区分は地域によって異なるため、一概にいうことはできませんが、新しい車が出るたびに車種区分についてこのように様々な違和感がでてきているのではないのでしょうか。これまでの車種区分は自動車の長さや排気量、乗車定員を物差しにして行われてきました。しかし、各メーカーが新しくいろいろな車種を出すたびに車種区分からはみ出るといえるのか、アレっと思うようなことが起きているのだと思います。

車種別で運賃が異なるのは当然だと思います。車両や燃料、自動車税や重量税のコストが異なるためです。しかしながら、フリードとアルファードではそのコストが異なるにも関わらず、同じ車種区分=運賃であることに利用者の納得感は得られているのでしょうか。車種区分は利用者の納得感が得られるようにしなければならない——というのは私だけでしょうか。

そこで、私の考えですが、車種区分を重量税の物差し、すなわち車体重量を基準に再編成したほうがよいのではないかと考えています。そうすれば、アルファードやハイエース、エルグランドなど車両重量が重く、車両や燃料、自動車税や重量税のコストが大きいものから、特定大型、大型、普通としていくと納得感の得られる車種区分体系ができるのではないかと考えています。今までであれば、乗車定員7人のシエンタを乗車定員5人に構造変更して普通車にして営業している事業者も多くおられると思いますが、車種区分から乗車定員概念を取り除くことにより、7人乗りのシエンタやフリードを普通車として営業できれば、輸送需要の拡大に対応することもできます。

当然ハイエースやキャラバンの乗車定員10人の車は重量が重いですから特定大型車に、アルファード、ヴェルファイア、エルグランド等も特定大型車に。重量の重い、セダン車を大型車になるように車種区分を再設計が必要ではないのでしょうか。

