

第34回規制改革会議終了後記者会見録

1. 日時：平成26年6月6日（金）17:28～17:59
2. 場所：合同庁舎4号館6階620会議室

○司会 それでは、大変お待たせいたしました。

ただいまから、先ほど行われました規制改革会議の岡議長会見を始めたいと思います。初めに、議長から会議の様子を御紹介いたしまして、質疑応答はまとめてお願いします。それでは、議長、よろしくお願ひいたします。

○岡議長 それでは、第34回規制改革会議の御報告をいたします。

本日は、議題が4つございました。最初の議題はタクシー規制についてでございます。本件につきましては、今年1月の改正法の施行から約半年が経過しておりまして、その中で「特定地域」の指定についての議論が始まると理解しております。この機会に国交省からの説明をしていただいて意見交換をしたいということで、本日これを最初の議題とさせていただきます。

2つ目の議題は、昨年7月以降、5つのワーキング・グループを含めまして、いろいろなテーマについての議論をしてきたわけでありまして、今期の当会議の答申素案についての意見交換をしたということでありまして、結論を先に申し上げますと、今日はまだまとまっておりませんので、これについては引き続き議論をしていく予定でございます。

3つ目の議題は、各ワーキング・グループで活用いたしました「国際先端テスト」の実施結果について、事務局から説明してもらい、意見交換をしたということでありまして、「国際先端テスト」につきましても、付属資料として答申の中に入れていきたいと考えております。本件についてももう少し詰めが必要だということで、今日は結論には至っておりません。

4点目の議題が規制改革ホットラインでございます。本件につきましては、5月31日時点での整理をいたしました。累計で2,461件の受付けがあり、1,377件を関係省庁に提示し、1,138件の回答をいただいた状況でございます。

最初の議題に戻りまして、補足説明させていただきます。

本日、国交省から関係局長以下の方に来ていただきまして、今、彼らが進めつつあることについての説明をいただいたわけでありまして、その後のやりとりの中で一番ポイントになりました点は、この改正法のもとで、「従前の特定地域」が今度の改正法では「準特定地域」と「特定地域」とが置かれることになるわけでありまして、我々のほうからは、どの程度のイメージで考えたらいいかという質問に対して、改正前の「特定地域」がそのまま今度の改正法の「準特定地域」になります。それが155の区域でありますという説明

をいただきました。それでは、そのうち、改正法における「特定地域」はどれぐらいになるのですかと。もちろんこれはこれから決めるわけでありませけれども、イメージとしてどのようなイメージでしょうかという質問に対して、「準特定地域」の半分ぐらいの区域が対象になるかもしれませんという説明がございました。

さらに、車の台数ベースにしたらどういうことになるのですかという質問に対し、国交省の説明では、前の法律における特定地域に指定されていた区域の車の台数は全体の88%であったようです。したがって、新しい法律における準特定地域の車の台数も、全体の88%ということになるわけでありませ。そうすると、今度は155の準特定地域のうちの半分ぐらいが新しい法律の特定地域の車の台数はどれぐらいのイメージなのかという質問に対しては、もちろんきちんとした計算結果が出ているわけではないという前置きを置いた上で、64%ぐらいかそれ以上ではないでしょうかという回答がございました。

これは「特定地域」に選ばれる区域は車の台数の多いところだということをお話しているわけですね。例えば東京だというようなことだろうと思います。

いずれにせよ、そのような説明がありませ、これから特定地域を決めていく上で、どういう基準で特定地域を選ぶのですかということをおもは求めたわけですが、説明としては、資料1-1の16ページを御覧いただければと思います。

ここに特定地域の指定基準に盛り込むインデックスの案が4つ書いてあります。

①、②、③は極めて定量的なものだと思っておりますが、①は、1日1両当たりの売上げ（日車営収）。②は、車両の実働実車率。③は、地域ごとのタクシー会社の赤字事業者の割合。これはいわゆる供給過剰でタクシー事業者の収支が悪化状況を把握することのようでありませ。この3つに加えて、④に、その地域の協議会の合意、あるいは地方公共団体の長の要請といったものがある。地域の協議会については、その前の15ページに、役割、構成員、意思決定方法というものがございますので御参照いただきたいと思います。このようなインデックスを使って特定地域を指定していくという御説明をいただきました。

会議の中ではいろいろな意見が出ましたけれども、1つ大変強い意見として出たのが、改正特措法では、全国の車の台数の85%が対象になるというのは非常に強い規制ではないかということと、「特定地域」に指定されれば、新規の参入が禁止されるとか、増車が禁止される、独禁法の適用除外ということになるわけでありませ。

資料の10ページの左側が旧特措法、右が改正特措法であります。先ほど私が御説明しました「準特定地域」と「特定地域」とあるわけでありませけれども、この「特定地域」になりますと、一応、期間は3年限定であります。新規参入だとか増車が全て禁止される。それに加えて、独禁法の適用除外という極めて特別な区域になるわけでありませ。

この点につきまして、どのぐらいの区域が対象になるイメージなのかという質問に対し、155区域の準特定地域のうちの約半分ぐらいというのが国交省の回答でありませ。台数ベースでいいますと、準特定地域は全国の車の85%ですが、特定地域は66%ぐらいで

はないでしょうか。準特定地域の半分の43%にならないのは、特定地域に選ばれるところは、車の台数が多い大都市が比較的多目に入っているということであったと思います。

そのような説明をベースに、会議の意見の中の1つとしましては、そのような新規参入が禁止される、増車が禁止される、独禁法適用除外だという特定地域が台数ベースで64%にもなるということは、これは余りにも規制が強過ぎるのではないのでしょうか。行政の裁量権という観点からも、ちょっとそれは外れるのではないのでしょうかと、このような意見もありました。そもそも論といいますか、なぜこういう形の法改正が提起されるのか。それは運転手1人当たりの所得が低いことの改善。これは供給過剰になっている部分からそうなるのではないか。それと同時に、タクシー事業者の中での赤字のところが増えていく。この辺の改善をすることが究極的には安全性を確保するとか、利用者の利便性を高めるということにもつながっていくでしょうと。そういうことから、この改正法ができたわけでありますが、区域を選ぶ基準のところでは、安全性とか利用者の利便性といったものについて、最後の協議会（地域の意向）では反映される部分があるわけですが、私どもとしては、特定地域を選ぶに当たっては、もう少し慎重かつ丁寧にやるべきではないかというやりとりが会議の中で行われたということでございます。

今日は、国交省の方に来ていただいて、説明を受けて、意見交換をしたということでございますので、私ども規制改革会議として何か意見をまとめたとかいうことではございません。ただ、本件は国民の関心も大変高いテーマだと認識しておりますので、特定地域の選定に当たっては、その基準を含めて、我々としてはしっかりフォローしていきたいと思っております。

冒頭の私からの説明は以上でございますので、皆さんの御質問に答えさせていただきます。

○司会 それでは、御質問のある方、挙手願います。

○記者 タクシーなのですが、いきなり出てきたので、まず、初歩的なことからなのですが、これはあくまでも特措法絡みのことだけを議論されていくのか、そうではなくて、そもそも2002年に大幅な規制緩和をしたわけですが、そのよしあしなどというところから議論をしていくなどということがあるのかどうかということと、それに関連して、今後の議論のポイントを幾つか挙げていただくとどのようなものがございましょうか。

○岡議長 私どもとしては、この改正特措法が議員立法ででき上がって、実際に施行されて、実際に動き出した結果、どういうことが起きているのか。例えば、狙いどおりに運転手さんの賃金が上がって行って、安全性が確保され、利便性も増していくということになっていくのか、そうではないのか。そういった実態を見て、この改正特措法について、我々会議としてどのように入っていくかということ、そういうタイミングかなと今まで私どもは整理しておりました。

そういう時期というのは、1年ちょっと先になるのかもしれませんが、しかし、その中で

も非常に重要なファクターの1つである「特定地域」がこれから決まるタイミング、政府内の議論が来週あたりから始まると聞いております。そこに当たって、私どもが何か言うべきことがないのかどうかということで、今日、国交省の方に来ていただいて、ここを中心に説明をしていただいた。もちろん他の部分の議論もいたしました。今日の意見交換を踏まえて、さらにこれから必要に応じてまた国交省とやりとりをする予定でございます。○記者 そうすると、あくまでも特措法に絡んでの議論ということなわけですね。それ以上に幅を広げて、そもそもタクシーの規制緩和とはという議論をするわけではないということですね。

○岡議長 おっしゃるとおりです。今の時点では、特措法を対象とした議論であります。ただ、先ほど言いましたように、それが実際に動き出してどういう結果が出るかによって、タクシー利用者の国民や、業界など、いろいろなところから規制改革ホットラインにいろいろな意見が飛んでくるとか、そのようなときには特措法にとどまらない全体の議論ということはある得ると思いますが、現時点では、特措法に対しての対応を今、考えております。

○記者 今の関連なのですけれども、そうすると、タクシーに関しては、今、取りまとめに向けて議論の始まった答申とはまた別に会議として今後、何かしら意見を出していくという考え方でよろしいですか。

○岡議長 答申になりますとそれなりの時間をかけて議論をしていかなければいけませんので、答申に盛り込むことにはならないと思います。ただし、今、申し上げたような形で、来週から特定地域の議論が始まる中で、その点についてのみ、規制改革会議として何らかのコメントをするようなことはあり得ると御理解いただきたいと思います。

○記者 タクシーの運賃で、先日、判決が出たもので、公定幅運賃をめぐる訴訟で敗訴しているのですけれども、そのあたりの議論は国交省からの説明と、委員の先生からどういったお話があったのかを教えてください。

○岡議長 国交省から、この裁判の結果については控訴して引き続きやっていくという説明がございました。もともとタクシー運転手の所得が低いとか、1日の1台あたりの収入が低いとかというところから特措法の改正が行われているわけですから、タクシーの運転手さんの賃金水準やその決め方について、我々も関係が全くないとは思っていません。

ただし、一番の基本は運転手さんの収入が適正なものになるべきではないのかということで、厚労省の資料1-3にありますけれども、衆議院、参議院の議論の中で同じような内容の附帯決議として、項目で13番(衆院)と9番(参院)だったか、そこでは、タクシーの運転手さんの賃金の決め方について、歩合制と固定制のバランスだとか、そういったこともありますから、これはこれで国交省としてはきちんとフォローしますよということもおっしゃっていました。

我々の委員から、運転手の収入あるいは賃金の部分について、今日いただいたデータだ

けでは十分ではないのでは、もう少しデータをいただけないかという意見が出て、国交省からは提出いたしますというお約束をいただきました。

ある委員からの要望は、私はよくタクシーに乗ります。運転手とよく会話をするのです。そうすると、中には、私は年金をもらっていますから、こちらはアルバイトみたいなものなのですよという運転手さんが結構いるのです。そのようなものも平均の中に入っているのではないですかという指摘をした委員がいて、その辺のところをもっときめ細かなデータを出していただかないと、本当にこんなに下がっているのですかという指摘もありました。運賃についても、極論すれば自由にしておいてもいいのではないのかという意見もありました。

ただ、これはこの資料1-2の9ページに、アメリカ等々でも完全に自由なところは余りないような比較表がありますが、幅をもう少し広げてもいいのではないのかとかという意見のやりとりはありました。しかし、今日の一番のポイントは、先ほど来申し上げている特定地域の選定基準、具体的に検討した結果、どの程度のところが対象になるのかという形で、今日、国交省からいただいた説明のように、155区域の半分ぐらいの地域で全車両の85%が今準指定地区だけれども、特定地域の車が64%となると、半分以上の車が独占禁止法適用除外の対象になってしまうというのは規制が強過ぎるのではないのか。この辺のところが今日の議論の中のやりとりでは一番中心になったと思います。

○記者 答申の素案についての議論なのですけれども、今日はこういった議論で、何かこんな意見が出たというような紹介していただけるものがあれば。

○岡議長 個別の項目については、今まだワーキング・グループで、あるいは案件によっては関係省庁と詰めたりしている最中ございまして、答申の個別案件については、今日の議論の対象になっておりません。今日議論しましたのは、答申をどのような形の書式で出していくのかというあたりの、文章の表現の仕方だとか、そういったところで意見交換をしたということでございます。

○記者 同じく答申の素案について、状況とか、詰めとかもあると思うのですが、規制改革会議の答申は成長戦略とかにもある程度内容が反映されるものだと思うのですが、あと、大体、何回ぐらい本会議をやって詰めるとか、スケジュール感がもし何かあれば教えてください。

○岡議長 タイミング的には、以前から申し上げているように、今月半ばをデッドラインに置いておりますので、そういう意味からすると、本会議としてはあと1、2回ぐらいでまとめると考えております。

○司会 他にございますでしょうか。

○記者 幾つかあるのですが、まず、タクシーのほうなのですけれども、これは次のクールで話し合うべき事項として、例えば今月半ばに答申を一旦まとめはするのですが、今月下旬以降にタクシーについては随時話し合いをしていくという理解でよろしいのでしょうか

か。

○岡議長 先ほど申し上げましたように、6月半ばにまとめる答申に入れるということはありません。ただ、来週あたりから与党を中心とした議論が深まるように聞いておりますので、我々としては、このテーマの全体にということではありませんが、特に特定地域の選定の基準だとか、決め方だとかについては、何らかの見解を出せればと思っております。ただし、それは規制改革会議として、このテーマについての意見を取りまとめるということではございません。意見の取りまとめということになりますと、7月以降の次期のどこかの時点で意見の取りまとめというステージが来る可能性はあると思います。

○記者 あと、これはあくまでも参考になのですけれども、今日は議題が4つあって、2時間あったうち、それぞれ何分ぐらいずつ時間を割いているのでしょうか。

○岡議長 正確に覚えていませんが、半分以上はタクシー規制でした。初めて本会議で取り上げ、御説明もいただいて、結構いろいろなやりとりがありましたので、半分以上はタクシーでありました。残りのうちの大半が答申の取りまとめの部分だったと思います。残りの国際最先端テストと規制改革ホットラインの部分は割と少なかったというイメージです。

○記者 最後に混合診療についてなのですけれども、幾つか報道で、例えば新しく申請から始めるまでは、今、3カ月から6カ月かかっているところを6週間でやるようにするということであるとか、あと、実施する医療機関については、中核病院と、もしくはそれと連携する病院という案が出ているようなのですが、それについて議長として何か所感があればおっしゃっていただけますか。

○岡議長 これは今まさに関係者で議論の最中であります。今、この時点で、議長の私としては、先日出した私どもの意見が可能な限り多く採用されることを期待しておりますし、その線で関係者に今頑張らせていただいているということでございます。

○記者 ありがとうございます。

○記者 タクシーの話なのですけれども、これはいきなり今日出てきて、これまで検討項目にもなかったと思うのですが、具体的にどういった方からどういう要望が出てきてこれを検討することになったのか。規制改革会議としてはどういう狙いでこれを議論されるのかというところをお願いします。

○岡議長 規制改革会議の場で、このテーマを議題として議論したことはございませんでしたけれども、これをどういう形でやるかというようなやりとりは従前からございました。先ほどもちょっと申し上げましたが、私どもの基本的な考え方は、1月に議員立法としてああいう形ででき上がった。これが具体的にどういう形で効果が出てくる、あるいは影響が出てくるのか。そういったものを見定めた段階で、利用者である国民から、あるいは事業者等々からの御要請があれば対応しなければいけないと。これまでのところは、そういう結果が出た段階で本質論を含めた議論も必要かもしれないということは、実は、内部

でのやりとりはありました。ただ、本会議の議題としてやったということではないのですけれどもね。

そういう中で、今日なぜこれを取り上げたのかということについては、私どもがこの改正特措法についての理解を深めるということが1つあったのですが、先ほど来申し上げているように、来週から特定地域を決める作業に入っていくという情報をキャッチしたものですから、その前に特定地域というものがどういうもので、どの程度のものが対象になるのか。今日の国交省の説明にありましたように、155区域の半分ぐらいだとか、車の台数は85%に対して64%ぐらいだとかという話をお聴きして、私どもとしては、余計に特定地域の選定については相当慎重にやってもらわないといけない、全国の車の64%が対象になってしまうのは余りにも大き過ぎるのではないかということを感じた次第であります。

○司会 それでは、他にないようでしたら、これで岡議長会見を終わります。

どうもありがとうございました。

○岡議長 どうもありがとうございました。