

規制改革推進会議（第10回） 議事概要

1．日時：平成29年2月7日（火）15:00～16:33

2．場所：4号館共用1208会議室

3．出席者：

（委員）大田弘子議長、金丸恭文議長代理、飯田泰之、野坂美穂、長谷川幸洋、
原英史、森下竜一、八代尚宏、吉田晴乃

（政府）松本副大臣、務台大臣政務官、西川内閣府事務次官、羽深内閣府審議官

（事務局）刀禰次長、福島次長、佐脇参事官、中沢参事官、西川参事官、渡邊参事官

（説明者）日本交通株式会社 川鍋代表取締役会長

株式会社notteco 東代表取締役

ヤマト運輸株式会社 福田ネットワーク戦略部長

株式会社みちのりホールディングス 松本代表取締役社長

4．議題：

（開会）

1．需給の構造変化を踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備について

（閉会）

5．議事概要：

大田議長 こんにちは。ただいまから第10回会合を開催いたします。

本日は、安念委員、江田委員、古森委員、高橋委員、林委員が御欠席です。

松本副大臣、務台大臣政務官に御出席いただいております。ありがとうございます。

今回より、インバウンド需要や高齢化の進展、さらにはICT、AI等の技術革新を背景に、移動・輸送サービス分野に需給の構造変化が見られる中で、移動・輸送サービスを活性化させるための環境整備について、議論を開始いたします。

本日は、日本交通様、notteco様、ヤマト運輸様、みちのりホールディングス様の4者から御提案をいただき、それについて議論をいたします。

恐縮ですが、報道関係の方は、ここで御退室をお願いいたします。

（報道関係者退室）

大田議長 それでは、「需給の構造変化を踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備について」に入ります。

本日は、提案内容についての御説明をお伺いするため、日本交通、川鍋一朗代表取締役会長、notteco、東佑太朗代表取締役、ヤマト運輸、福田靖ネットワーク戦略部長、みちのりホールディングス、松本順代表取締役社長にお越しいただいております。お忙しいとこ

ろ、ありがとうございます。

まず、各社より順番に御説明をいただき、それぞれについて質疑をさせていただきたいと思えます。御説明は10分程度でお願いできれば幸いです。

では、まず日本交通の川鍋会長、よろしくお願ひいたします。

川鍋代表取締役会長 皆様、こんにちは。日本交通の川鍋と申します。

日ごろは、当社タクシー、ハイヤー、皆様、まことにお世話になっております。ありがとうございます。本当にここにいらっしゃる方、大変お世話になっております。それと、このたびはこのような場に呼んでいただきまして、大変ありがたく思っております。今日は、タクシー、既に日本で105年、営業させていただいております。長らくやらせていただいております。私の祖父の代からやらせていただいております。ありがとうございます。

そんなずっとやっている中、大分いろいろと臺が立ってきた面もございませうが、ただ、最近はいろいろな刺激を受けてタクシーも頑張っているぞというところをぜひごらんに入りたいと思っております。きょうは参りました。

こちらの資料のほう、1枚めくっていただければと思えます。

この1ページ目、車体にアプリのステッカーが張っております。これが今のタクシーの置かれている現状をあらわしているのではないかと私は思っております。すなわち、タクシーがITというものを身につけて進化していきます。これが我々タクシー業界の真っ先にやるべきことです。それによって、お客様にもっと早く安く、そしていいタクシーをお届けする。これに現在邁進しております。ちなみに当社が全国的なアプリの「全国タクシー」を子会社JapanJapanTaxiという会社で運営させていただいておりますので、もしよろしければどこか御利用いただく機会があればと思えます。本当に全国津々浦々で使えます。

3ページ目、こちらに「全国タクシー」アプリの概要がございませう。実は思ったより使われておまして、全国に24万台タクシーがございませうけれども、2割がこのネットワークの中に入っております。既に4万4,000台、47都道府県で全国数百社のタクシーをこれで呼ぶことができまして、280万回ダウンロードされて非常にアプリとしては大きいアプリになっております。これを中期的にはもっと国民皆さんが使われる国民的アプリにいつでも使えるというようなものを目指しております。

次のページをめくっていただきますと、タクシーのアプリ、御利用いただいた方もあるかと思えますけれども、普通に開いていただきますと、周りにどこにタクシーがいるのか、車の位置がわかります。そして、自分の位置がGPSで出ますので、それでここから乗るとボタンを押していただきます。もし、行き先を入れていただければ、そこに行き先の大体の所要時間と料金も出てまいります。そして、呼んでいただいたら、近づいてくるタクシーがどこまで来ているのか、このように地図上であらわされて、では、そろそろ出るかといって全てがわかって非常に便利になっております。

次のページをめくっていただきますと、この左側、クレジットカードはもとより、さまざまな決済方法に対応しております。最近ではApple Payというものにも対応しております。

す。また、真ん中では空港、羽田空港、成田空港へ行かれるときにぜひ御利用いただければ。空港まで定額です。何度も使っていただきますと、いつも使っているパターンは記憶しますので、次からも使いやすい、このような形になっております。

6ページを見ていただきますと、実は全国2割のタクシーのネットワークというのはなかなか日本でもユニークな存在になりつつありまして、LINEさんがタクシーをやられるとき、LINE TAXIさんにも我々が配車のシステムを提供させていただいております。また、Yahoo!さんの地図、そして、特に海外からいらっしゃるお客様はなかなか日本の当社のアプリをダウンロードするというのはハードルが高い可能性もございますけれども、例えばGoogleさんのマップを使っていただくと、そこに当社のタクシーだと11分で行けますとか、そういう当社のタクシーのチョイスも出ます。これは実は数カ月後ですけれども、出る予定でございます、さらにAppleさんのマップとも提携を検討しております。

ということで、日本における日本でタクシーのアプリといったらこれだなという形になりつつあるということございまして、なおかつ、7ページ、既に英語、中国語、韓国語になっておりまして、大体100回呼ばれたら5回は日本語以外の言語で使われております。これは残念ながら今のところ主に日本に住まわられていてスマホを中国語で使われている、こういうパターンが多いかと思ひまして、インバウンドの方に関しては、今後、世界各地のアプリと連携をして、例えば韓国の「カカオタクシー」というアプリが日本に来たときにそのまま使えて当社のタクシーが行く、このようなパターンで連携を続けたいと思ひます。

8ページをごらんいただきますと、当社が一番左の「全国タクシー」ですが、それ以外にも各社、大小たくさんアプリが出ておりまして、東京のタクシー協会でも、ちなみに私が会長をやらせていただいておりますが、真ん中の「スマホdeタックン」というものを地味ながらタクシーの業界全体として取り組んでもおります。

ところが、9ページをごらんいただきたいのですが、実は、そうはいつでも東京でタクシーが使われる中で、現在のところ、アプリで呼ばれるのは数%しかございません。100回のうち2~3回しかアプリで呼ばれておりません。これはなぜかといいますと、我々の努力不足というのもあるかと思ひますが、実はこちらにありますように、緑のところ、東京のタクシーの御利用形態として、その93%くらいがその辺の道に出てぱっと手を挙げて流して拾う、もしくは駅前の乗る場から乗るという需要でございます、呼ぶというのが年々ふえてはいますが、今のところ7%くらいということで、したがって、日本人もそうですが、インバウンドの方に対しましても、アプリできちと対応させていただくというのはもちろんなのですが、どちらかというとなら例えばスカイツリーを見学して浅草に行こうといったときにぱっと乗るタクシー、このタクシーでいかに英語や中国語が使えるかということが鍵になってくるかと考えております。

では、そうしたインバウンドの方にどうするかといいますと計画が幾つかございまして、10ページ、これは計画がようやく実現いたしました。ありがとうございます。先週の月曜

より東京23区・武蔵野市・三鷹市のタクシーが410円に初乗りになって、早速410円、初乗りのところが数%ながら既にふえております。お客様からたくさんいいねという声もいただいておりますので、これをきっかけにタクシーがどんどん自己変革をしていくのろしだというように考えております。外国人の皆様にも海外の感覚で十分ロンドン、ニューヨークのタクシーと同レベルの価格でスタートすることができるということになりました。

さらに11ページをごらんいただきますと、ぱっと乗ったタクシーで本当は運転手が英語をしゃべるのが最高なのですが、そして、訓練もしておりますが、なかなか都内7万人おりますので、都内4万台の車前後に多言語タブレットをつけようということで、今、進めております。まずは当社4,000台に第1世代のタブレットというものをに入れておりますので、ぜひ今日お帰りに御利用いただいたときに見ていただければと思います。

こちらのほうで行き先を多言語で入れるということが出来る。タクシーの利用ですと行き先と支払いということになります。そうすると、行き先が多言語で言えることと、あとはこちらで今スマートフォンで決済できまして、まず第一弾として多くの中国人の方に御利用いただいているWeChat PayというものとAlipayというもの、この2つに対応しております。これはスマートフォンでQRコードを読み取るという。なかなか日本人には余りなじみがないのですが、中国では日本のSuicaレベルで使われているということでございますので、これは中国人の方には、既に数字も上がっておりますので、決済方法が非常に楽で、日本の通貨を持たなくていいということにつながっていると思います。

12ページをごらんいただきますと、こういうようにお客様側に金額が出ますので、タクシーメーターをのぞかなくてもいいというメリットもございますし、自分でやりますので極めて簡単です。

そして、13ページには、レシートがアプリの中もしくはメールで来ますということで、後から忘れ物をしたときもこれですぐに察知することが可能というようになっております。

続きまして、もう一ページめくっていただきますと、今のタブレットを積んだ、そして、その車自体もこれからオリンピックまでに東京中の3台に1台、1万台をワゴン型車両にしようという計画を進めております。実際にこの10月にトヨタ自動車さんが全く新しい新開発の車両、「JPN TAXI」という名前の車両を出していただきました。それがこの写真なのですが、広くて荷物も載って、そして、車椅子がそのまま乗る。そして、衝突防止ブレーキ、いわゆる自動防止ブレーキがついておりますので、追突しないということで、タクシーの事故も減少すると思いますし、これをこういうオリンピックマークをつけて、紺色の統一カラーで東京の新しいアイコンにしようということで、これは今、東京都から60億円の御予算もいただきまして、1台60万円掛ける1万台ということで、確実にオリンピックまでに3台に1台をこの車両にしていく所存でございます。

済みません、時間がなくなって、少し急ぎます。次のページをごらんいただきますと、去年8月にトヨタ自動車さんと今の車両をどんどん自動運転にしていこうという発表もさせていただきます。これは特に車椅子で乗る車両ですので、2020年東京オリンピッ

ク・パラリンピックの際にはパラリンピックの選手をこの車両でお迎えして自動運転車両で豊洲までお送りするというデモンストレーションを確実に行うべく、今、準備を進めておる最中でございます。

もうそのプロジェクト、16ページ、既にトヨタさんとタクシー会社とで始まっておりま

す。
17ページをごらんいただきますと、初乗り410円のみならず、運賃に関してあと2つ、この2017年の年内に実証実験を計画しております。1つ目が、前決め運賃。行き先を言っただけであれば幾らとあらかじめ決めて、それ以上はいただかないという運賃。

そして、2番目が相乗りタクシー。これは例えば終電を逃したら同じ方向の方がお乗りいただく、もしくはイベントの会場に同じ方向に行かれる方が相乗りいただく。こういった相乗り運賃。これは2つともことしのカレンダーイヤー中に何とか実証実験を開始すべく、今、国土交通省の旅客課の皆さんと詰めておる最中でございます。将来的には固定で乗り放題、特定エリアという形も考えております。

そういう運賃をいたしますと、実は18ページ、私からの御提案は、ぜひこのタクシーメーターをスマートフォンのソフトウェアに変えられないかという御提案です。いろいろな運賃をスマートフォンでできるようになってきたのですが、幸か不幸かタクシーはタクシーメーターというものが中心になっております。しかも、それが機械的にこちらをごらんいただきますと鉛で封印されておりまして、1年に1回、必ず検査場というところにわざわざ行ってチェックしてコストもかかりますし、これが電子承認の仕組みを利用した電子的な形でやれば、精度はもちろん最近の技術は担保できると思いますし、さらなるタクシーのいろいろな運賃が実現できる起爆剤になると考えております。

提案の2番目といたしまして19ページに、今、運転手向けのアプリというのを開発しております、運転手向けのアプリで運転手にいろいろな指示を出すことが可能になります。これによりまして、現在、人手で行われている運行管理、労務管理というものをもう少しデジタル化で簡素化できないか。どちらに行ったらお客様がいるというようなことも運転者にサジェスションできますし、運転手の運転の挙動も全部わかることになります。

現在は、済みません、このような運行管理簿というものを毎日レ点でチェックしております、これはさほど営業所から持ってきたのですが、このレ点が一個でも欠けていると監査が入ったときに非常に厳しい指導を受けることとなりますので、我々は非常に綿密に、ファンベルトからラジエーターから全部毎日チェックしております。さらに、こちらにストローがあるのですが、これでふっと吹いて、一日、行く前と帰ってきてからの2回、アルコールチェックをやっております。これも全部対面点呼と称して人手もかかっておりますし、非常にアナログでしっかりさせていただいているのは間違いないのですが、ある意味のコストになっていて足かせにもなっている。こういったところを何とかテクノロジーを活用してもう少しタクシーに課せられた足かせといいますか、さまざまなものをもう少し簡単に簡略化することによってタクシーの持てる力をもう少し発揮することができない

かということで、以上2点、御提案させていただきます。

最後に、ドライバーアプリができた時点で運転手の顔写真を入れて、運転手のレーティング、だめな運転手がいたらこれはだめというように入れていただけるようになりますし、いい運転手がいたら入れていただいて、次の予約のときにはなるべくいいのをつけていただいた運転手から行かせるということを計画しております。

ぜひタクシーも今、急激に改革を続けておまして、やはりライドシェアというものが迫ってきております。それはそれですばらしいものだということに思うのですが、気分としては、ずっと寄り添ってきた古女房の気分として、それは海外から来た美女もすばらしいのですが、日本の連れ添ってきた我々ももう一回お化粧して、一生懸命ダイエットして頑張りますので、何とぞ応援のほど、引き続きよろしく願いいたします。

ありがとうございます。

大田議長 それでは、今の御説明に対して、まず御質問をお受けしたいと思います。

今、御説明いただいた前決め運賃とか相乗りタクシーの運賃というのは、今は運賃規制の対象になっているわけですね。

川鍋代表取締役会長 はい。

大田議長 それとタクシーメーターをソフトメーターにするというのも何らか規制が今はあるわけですね。

川鍋代表取締役会長 さようでございます。

大田議長 運行管理、労務管理のデジタル化やアルコールチェックのやり方まで、これは規制になっているのでしょうか。

川鍋代表取締役会長 やり方まで、基本的にやる項目が全て決められておりますので。

大田議長 わかりました。これらは全て規制緩和の対象になるということですね。

川鍋代表取締役会長 はい。

大田議長 それ以外に何か規制緩和の御要望はありますか。

川鍋代表取締役会長 とりあえずこれらになります。

大田議長 では、皆さんから何か御質問、御意見、ございますでしょうか。

吉田委員、どうぞ。

吉田委員 すばらしいですね。ありがとうございます。

こちらのアプリを使って呼ぶのがまだまだ数%というようにおっしゃっていたのですが、お伺いしたかったのが、アプリを使って呼んだときも、呼ぶ料金はまた別にかかるのではないですか。これはかかるのですか。これも規制でかけているのですか。

川鍋代表取締役会長 こちらは一応認可にはなっておりますけれども、これは事業者の自由でして。ただ、まさにおっしゃるとおりでございます。きょう、明確にはなかなか申し上げづらいのですが、企業努力として今後やはり下げていく方向で考えていきたいとは考えております。おっしゃるとおり、アプリで使うと、今、例えば当社であると、せっかく初乗りが410円になったのにアプリで呼んだときはという。

吉田委員 やはりそれも400円ぐらいかかっているんですね。

川鍋代表取締役会長 申しわけございません。

吉田委員 だから、何となく安くなればなるほどばかばかしい感じがして、そこに見えるのにアプリで呼んで、そのタクシーが来ているのに400円かかるのか、といった印象がありますね。そこは何か規制が必要でしょうか。それともぜひ企業努力で削減していただければ。

川鍋代表取締役会長 頑張ります。申しわけございません。

大田議長 ほか、いかがでしょうか。

では、野坂委員、どうぞ。

野坂委員 今いただいた説明資料の中で18ページに現行タクシーメーターの初期投資費用等は1台当たりのものはあるのですが、こういった開発費や設置費用など総額でというところでこれまでにどのぐらい投資されてきたのかということをお教えいただきたいと思います。仮にソフトメーターに移行するとなるとどのぐらいの節約になるのか、生産性の向上にどのぐらい寄与するのかといった点をお伺いさせていただければと思います。

川鍋代表取締役会長 なるほど。承知しました。

ここに書いてあるとおり、プリンター、もろもろの設置の部分を含めまして、大体まず初期投資で20万かかります。それプラス、毎年数万円の維持費がかかりますので、仮に大体8年ぐらい使いますので、そうすると1台当たり30万後半、約35万～40万、それが1台当たりになります。これをソフトメーターにいたしますと、最後は値づけの問題なのですが、当社のエンジニアに聞いたところ、それは例えば5人ぐらいで数カ月すれば恐らく開発費用は2,000万ぐらいで開発できるのではないかと。今のタクシーメーターも車から出ている車速の情報、車速パルスというものを引っ張ってきて数値化しておりますので、同じものを引っ張ってくればいいということがございます。ただ、スマホにすると後から改ざんですとかそういったところをきちっと電子封印しないといけない。こういうことになります。ですから、コスト的には値づけでございますが、間違いなく半分、恐らく3分の1になるのではないかと考えています。

野坂委員 その意味では、大幅なコスト削減で生産性が向上するということによろしいでしょうか。

川鍋代表取締役会長 はい。間違いなく大きいと思います。

野坂委員 あと済みません、最後に少しお話しされていらっしゃったのですが、ライドシェアについてなのですが、世界的に禁止されている国がある一方で、そうではない国があるというところで、ライドシェアを進めていくとなれば何が一番問題であるのかについてお答えいただければと思います。

川鍋代表取締役会長 やはり事業責任、運行の責任を負うか負わないかというところはインターネットの世界から出てきたライドシェアの皆さんと運輸業から出てくる我々どとり方の違いがあると認識しております。テクノロジー的にはどちらもこれは新しいもの

を取り入れるということだと理解しております。

私の考えは、やはりこのライドシェア、特に一般の方が一般の車でやられるという形のライドシェアが比較的受け入れられている土地というのは、やはりその国の国民性といえますが、リスクの許容度がある程度高いところという認識であります。そして、リスクの許容度がそんなに高くない、要するに国民性のリスク強度の裏返しだと思っております、日本においては、例えば軽井沢のツアーバス事故が起きた後も1周年のときに国土交通省の方がわざわざ現地まで行って手を合わせているというようなところを必要とする国民性からして、なかなかすぐにマッチするのかわからないかと考えております。

また、諸外国でも相当まだらになってきておまして、むしろ法制化するのには時間がかかりますので、徐々に素人さんの車、運転というのは禁止されるという国々が多いのではないかと考えております。

野坂委員 日本ではやはりもう少し慎重に検討したほうがいいというお考えでいらっしゃいますか。

川鍋代表取締役会長 はい。ぜひその前にもう少しタクシーがまだまだ昔からのもので続いている規制がありますので、そういった新しいものを取り入れるのもいいのですが、その前にできれば日々我々がやっているものをもう少し足かせを外していただくというのが順番としては先に来てほしいなというのが我々の考えでございます。

野坂委員 わかりました。ありがとうございます。

大田議長 それでは、飯田委員、森下委員が先に手が挙がったので、まず質問をまとめてお受けして、まとめてお答えいただきます。

まず森下委員。

森下委員 私もこのアプリを使っているのですが大変重宝していますけれども、お聞きしたいのは、メーターのお話なのです。これはなぜ今みたいな鉛でできて検定が要るかというのは理由があるのですか。やはり料金をごまかすという恐れがあるのでこういう制度にもともとなってきたのですか。

長谷川委員 済みません、私、その関連で、そもそもソフトメーターというものを御説明いただきたい。ソフトメーターというものがイメージできない。

川鍋代表取締役会長 承知しました。

まず、ソフトメーターというものは、このスマートフォンのアプリで実現できると思っております。ただし、これのGPSだけですと相当ずれますので、こちらのほうに車両のCANデータと言われる、車両の運行のデータが全部入っている情報の出口がございまして、そちらのほうから有線で引っ張ってこちらのUSB-Cの端子に入れる。もしくはBluetoothでこちらに無線で通信することによって、実質、今のタクシーメーターと同じ精度で実現が可能になります。では、何で今それになっていないかと申し上げますと、これは非常に高い精度で今、実現されておまして、それはどういう過程で決まったかまでは私も存じ上げておりませんが、非常に厳しく、誤差の許容範囲が非常に狭いのです。ですから、なかなか

本当にベテランのしかも産総研さんですとか経産省のあれなのかわからないですが、認可を受けるのも特殊技能になりつつあって、メーターの会社というのも4社か5社ぐらいの限られたベンダーになってきておるといふところでございます。メーター業界もタクシー業界の仲間でございますので、何ともあれなのですが、ただし、今、技術的にはできるといふことは間違いのないと思います。

大田議長 森下委員の御質問は今のよろしいですね。

森下委員 今、精度の話もあったのですが、もう一個、私自身は、申しわけないですが、タクシーの会社のほうで不正があってこういう経緯になったのではないかというのも気になったのです。

川鍋代表取締役会長 私も年配の先輩社長たちからは、川鍋君、本当にメーターをいじってはいけないのだよとずっと言われるのです。なぜかという、昔は「エントツ」と呼ばれるメーターの不正操作とか、私も経営を15年やっておりますと幾つも運転手による不正がありました。ただ、それを最小化すべく、全部閉じ込めてきたパンドラの箱なのだと。だから、これを開けてくれるな、川鍋君というように先人たちからはいろいろ言われますけれども、それは機械的な時代と今、電子的な時代と時代も変わっているという認識でありますし、昨今の運転手も昔の神風タクシーの時代に比べれば非常に教育もよくなってまいりましたし、信頼に足るのではないかと私は考えております。ありがとうございます。

大田議長 それでは、飯田委員、御質問ください。

飯田委員 質問は2つとして、1つ目は、例えば前決め運賃が主流になれば、今、ソフトメーターのほうも一応実際の走行距離等をはかる仕組みを使うということだったのですが、前決め運賃主流ということになったら、そもそもそれも要らない。全部それこそアプリで計算された距離に従ってお金が発生するというシステムに移行できて、こちらのほうがソフトウェアの開発費用もメンテナンスコストも、あらゆる意味でかなり安くなるのではないかと思うのですが、いかがですかというのが1つ。

もう一つは、こういったアプリを中心の運用になりますと、現在、タクシーの運転手の皆様、高齢化がかなり進んでおまして、正直、時々カーナビもちゃんと使えていないという人がいるので、このアプリになったときに高齢者でこういった、いわゆるスマートフォンになれていない運転手さんというのをどのように学習してもらおうと考えてらっしゃいますか。2点です。

川鍋代表取締役会長 ありがとうございます。

まず前決めができればソフトメーターさえ要らないのではないかと。まさにそれはおっしゃるとおりでございます。一応今のところ、最初に決めた運賃、そのルートから別の用事があって全然外れた場合にメーターを動かしておかないと運賃を収受できないという理由からメーターも作動させて定額というのをやっております。ただ、究極的にはおっしゃるとおり全部計算上でできるといふように思います。

アプリ中心の運用になると高齢化で運転手が使えないのではないかと。これは大変いろいろ

る御迷惑をおかけして申しわけございません。ただし、実はアプリでつくりますと、ソフトウェア上で改修がどんどんできますので、むしろいわゆるUIとかUXといったような使いやすさに焦点を置いてどんどん改善することができます。また、運転手が字が小さいと言えば大きくすることができるのです。ところが、今のカーナビですとかタクシー専用機器ですと、やはり1回入れたら8年変わらないのです。表示もずっと同じで、ですから、そういう意味で改善して運転手も使いやすくなるという面では、今よりは状況は改善されるのではないかと考えております。

大田議長 ありがとうございます。

時間が残れば、また後で川鍋会長にも御質問をお願いするとして、次に、nottecoの東さん、お願いいたします。

東代表取締役 皆さん、こんにちは。よろしく申し上げます。nottecoの東と申します。

nottecoという事業なのですけれども、御説明の前に簡単に申し上げますと、もともと車で移動する方がドライブの予定を登録して、そこに相乗りをさせる、そういった事業をやっております。2007年に個人で創業したものを今、親会社に当たるガイアックスという会社を買収しまして、上場しているのですけれども、その100%子会社で運営をしております。今10年ちょっとぐらいです。買収してから1年半ぐらいで過去の9年分のユーザーと同じだけ獲得してしまっていて、ここ1年ぐらいはすごく御注目を集めているサービスになります。

こちらにないので改めて説明させていただきますと、よくお名前が挙がってくるUberさんとの違いというところと言うと、Uberさんは今お話にあったようなタクシーの代替になるような近距離を対象にしたライドシェアになります。一方で、nottecoは中長距離、例えば東京から名古屋に行くときとか町の間、70キロ、80キロ、そういった距離を移動するときに空いている席をシェアするというものなので、サービスの内容が異なるので改めて御説明させていただきます。

3ページ目、どういう方が使うかと言うと、例えば単身赴任の方ですとか、これからスキーに行くぞとか、そういった高速道路を使うような方が、席があいているのでもし誰か乗ってくれるのであれば、それを割り勘することで高速代、ガソリン代が安くなるといったところをモチベーションにドライブの予定を登録していただきます。もう一方で、その区間に行きたいのだけれども、車を持っていなくて移動ができないという方ですとか、もう少し安く移動したいな、そういった方がそのドライブの予定をnottecoのサイトに登録されているものから確認をして乗車の依頼をして、お互いの条件が合えば、その車に乗せていただくといった相乗りの仲介をさせていただいています。

4ページ目、よく使われる方が例えば就職活動されている学生さんです。なるべく渡航費を安くしたいという方、もう一方で、単身赴任の方でなるべく帰省の費用を抑えたいという方に車に乗せてくださいとnotteco上で依頼して相乗りするパターン。この場合だと、例えば単身赴任の方、毎週、東京 - 名古屋、東京 - 大阪を移動すると10~12万ぐらいかか

ってしまうのですけれども、nottecoでほかの人に乘っていただいてその費用を割り勘することで実際の高速代が例えば4分の1ぐらいに抑えられる。こういったものがメリットで御利用いただいています。

もう一方で、イベントですとかアクティビティでもご利用が多くて、例えばスキー、スノボ、スキーに行きたいのだけれども、車が出せないという方と、これからスキーに行くのだけれども、席が空いているので同じスキー場だったら乗せていってあげるよ、ヒッチハイクのような形ですとか、多少お金をくれるなら乗せていってあげるよとか、そういったところでやはり相乗りして今まで行けなかったところに行けるようにする。こういった形で今、御利用いただいています。

5ページ目、メリットなのですが、こちらにあるとおりでして、東京 - 大阪、一般的な車だとガソリン代、高速代を合わせて1万5,000円ぐらいかかってしまうのですが、割り勘すれば3,000円ぐらいで抑えられる。こういったところがメリットで御利用いただいています。料金の値決め自体は御利用者様に自由に設定していただいているのですけれども、今、道路運送法の法律があるので上限値などは定めています。後で詳しく御説明します。

6ページ目、実際に個人で相乗りをして移動するということがあるので、どうしてもリスクが発生してしまう。なので、なるべく利用前にその方がどういう方なのかですとか、変な方が身分を偽って利用しないかですとか、そういったものはチェックさせていただいています。本人確認書類というのは、運転手の方でしたら免許証を御提出いただいて、有効期限があることも確認しています。乗る方もそれに準じするようなものも含めて本人確認書類として写真を撮影して弊社にお送りいただき、全部人力で監視させていただいています。あと、個人で想定している運転の内容が違うこともあるので、あらかじめ例えばタバコを吸う方は乗せたくないですとか、中で食事はしないでほしいとか、女性の運転手で男性を1人で乗せるとすごく危険だったりとか気を使ってしまうので、女性の場合だと女性しか乗せませんのような性別を限定する機能もつけて、条件つきドライブという機能も御用意しています。

その前提で、お互いの乗車体験、ある程度お互いで気を使いながら御利用いただくために相互レビューの機能をつけて、例えば車の中ですごく失礼な態度をとる方だと、レビューに変なことを書かれてしまうというのが抑止力になってお互い気持ちよく相乗りしていただくように、そういった仕組みを取り入れています。

今の法解釈としてどういう形で今このnottecoを運営しているかというと7ページ目ですけれども、今、必ずドライバーの方が受け取る最終的なお金は実費の範囲内にさせていただくように規約とシステムで制限しています。事前に出発、到着場所を入力していただくので、最短でどのぐらいの距離を走ることになるかがわかるので、そこからガソリン代と高速代を弊社で概算費用を出しまして、それを超えるような費用は請求できないようにシステムで値段の上限を決めています。こちらは下にあるような国交省からの過去の通達を

もとに適法であるというように判断して、今、このシステムで運用をしております。

今回の法改正に関する要望なのですけれども、8ページ目、9ページ目です。今、このnottecoを運営する上ですごく困っていることが難点があります。まず、実費が1円でも超えると違法になってしまう。これは例えば少し遠回りしてくれたので、高速道路を使った後に少し移動するので、例えば数百円上乘せしてここまで送ってほしいみたいな交渉は、今は道路運送法に引っかかってしまってできない。これは具体的にどういうときに困るかという、今、実証実験を開始しているところでもあるのですけれども、地方で住民間で相乗りをして隣町に移動するような助け合い移動というものを今やっているのですが、こういったときに謝礼が払えないことで、そういった助け合いでの移動というものがなかなか継続性を持ってないという問題があります。

具体的にケース1というところにあるのですけれども、先日、テレビとか新聞でも御紹介いただいたのですが、北海道の天塩町というところがあります。人口3,600人ぐらいの町なのですけれども、そこが公共交通手段はほぼなくて、唯一あるのがバスと電車乗り継ぐと隣町の稚内に行ける。稚内というのは買い物ができる場所だったりとか大きい病院があるので、皆さん、週末だと移動したくなるのですけれども、その今のバス、電車で乗り継いでいくと片道大体3時間ぐらいかかったりとか、料金も3,000円ぐらいかかる。しかも、1日1往復分のダイヤしかない上に現地にいられるのはそのダイヤの関係で1時間程度しかない。なので、結論から言うと、車がないと移動ができないのですけれども、例えば御高齢の方で免許を返されているだと息子に連れていってもらうぐらいしか選択肢がないですし、こういったところで住民同士で相乗りをして隣町に行くというプロジェクトを今、進めているのですが、なかなか実費を超えるものが請求できないと、ドライバー、運転する方のインセンティブにもつながらないので継続性がなかなか厳しいよねという話をいただいています。

それでも多少は割り勘でコストが抑えられるというメリットがあるので今、実証実験を進めているのですけれども、こういったところで実費よりもプラスアルファ御請求できるような仕組みが欲しいなというのが御要望であります。

あともう一つ、10ページ目です。今、実費の概算値というものは算出しているのですけれども、実際に乗る人数だとか道路の状況だとか、そういったもので正確な実費の算出というのは難しいなと思っています。通達では実費の範囲内であれば問題ないというのがありますが、では、果たして実費というのはどこまでを指すのかというのもなかなか曖昧なので、弊社としてもここをより適正な形で運営していくというのが判断の難しいところであります。今はちなみに燃費をなるべくよい燃費で計算することで本当にかかっている実費を超えないように、少し大き目に制限を加えております。

まとめまして11ページ目なのですけれども、なので、例えば地方の公共交通を補うような相乗り事業というものを今やっているのですが、ここが今の道路運送法の制限だとなかなか浸透していかない。もう一つは、通達にある実費の範囲内なら問題ないということ

守るのもなかなか明確には難しいなと思っています。

ですので、具体的な法改正の要望なのですが、13ページ目になります。今の道路運送法なのですが、恐らく立法趣旨として、利用者の保護と公共通項の保護の2点を考えないといけないかなと思っています。利用者保護というのはもちろん不当な価格で運送になったりとか、想定していないような内容になることを防ぐものだと思うのですが、公共交通の保護というのは実際に道路を使って公共のものを使って移動するので、そこを自由に阻害しないような形でサービスを提供できるかということと、今ある公共交通、例えばバス、タクシーもそうだと思うのですが、そういった事業を不当に破壊しないかというものを懸念しながら進めていく必要があるなと思っています。

今のnottecoの事業からすると、この利用者保護の観点で言えば、事前に細かい条件まで合意をした上で乗車をすることになるので、仮に法改正があったとしても、現時点でも問題ないのではないかなと思っています。一方で、公共交通の保護の観点でいいますと、nottecoというのは事前に運転する予定がある方が登録するものなので、そもそもこれは事業性がないものですし、ですので、例えばnottecoのようなもので実費以上が取れるようになったとしても、例えば渋滞が発生するだとか、非常に運転する方がふえるとか、そういった問題はないのではないかなと思っています。

なので、今回、懸念しないといけないのは、そういった今あるバス、タクシー会社のような公共交通を阻害しないかということが論点になるかな。その前提で実費以上を取得できるような法改正が必要かなと思っています。

14ページ目にまとめているのですが、ですので、今後、今は有償、1円でも利益が出れば、それは旅客運送に当たるのですが、今後はより事業性というものを改めて判断基準を定めて、事業性があれば許可制にするというところを改めて設定し直す必要があるのではないかなと思っております。

ここから先はこれからの議論で詰めていく必要があると思うのですが、事業性の判断としてnottecoのような事前にドライブの予定を登録するというのは事業としては成り立たないものだと思うので、こういった事前の登録制であることが判断の基準になったりとか、利用可能な車、バスのような大型の車は許可しないだとか、利益の上限を定めるとか、こういったところで事業性というものを制限した上で、今後、実費までの取得しか認めないというところからもう一步踏み出して地域の公共交通の補助になるような法改正ができるといいかなと思っています。

以上になります。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、御質問をお願いします。

原委員、どうぞ。

原委員 ありがとうございます。

これは、保険はどうかかるのでしょうか。

東代表取締役 保険は任意保険とか自賠責とかそういった範囲ですか。

原委員 はい。

東代表取締役 これは今、保険会社のほうで最終的には御判断いただくことになるのですけれども、各社にヒアリングしているところだと、一般の例えば御友人を乗せたときの補償等は変わらないと伺っております。

原委員 ですから、このドライバーの人が個人で入っている保険の範囲内でやってくださいということで、御社としては何かかわられることはされていないということですか。

東代表取締役 本来ですと、弊社としても例えば任意保険に入っていない方だとか、料金を納めるのを忘れていて任意保険がなくなっていたとかそういったリスクもあるので、例えばそういうときにカバーするような、かわりに補償するような保険を用意したいところはあるのですけれども、やはり道路運送法的にも法律で問題がない、有償を認めているわけではなくて通達レベルなので、そこがはっきりしない限りはなかなか保険を用意することは難しいという声もいただいているので、こういったところできちんと認めていただいて、用意していきたいなと思っています。

大田議長 ほか、いかがでしょうか。

森下委員、どうぞ。

森下委員 このサービスの会社側の収益は一体どこで取る形になるのですか。3ページのところでは徴収を予定になっていて、現時点では取っているようには見えないので、今、どういう形でこれは成り立っているのですか。

東代表取締役 ビジネスモデルについてですね。今、御指摘があったとおりで、実際、収益化は進めていないです。というのも、実際に運転する方と乗る方というのがある程度数がいないと成り立たないので、例えば手数料を取られるから使わないというようなハードルになることを防ぐためにも、今は手数料をいただかないようにしています。ただ、最終的にはそういったところでプラットフォーム利用料という形でお金はいただいていく予定で考えています。

森下委員 現状はまだサービスとしての運用なのですね。

東代表取締役 そうですね。今も動いています。

大田議長 八代委員、どうぞ。

八代委員 ありがとうございます。

非常に興味深いのは、14ページに書いてある、利用者が払う料金を実費ではなくてドライバーが受け取れる利益相当分ということですから、例えば北海道の例だと、電車とバスを乗り継ぐと3,000円かかる。さらに言えば、時間、コストも入れればもっと高くなるわけですが、そうなると、単なる実費をシェアする以上はかなり運転者のほうにも利益が出るわけですね。そうなると、従来のnottecoの手法と異なり、ある意味ではタクシーとの事業性とのコンフリクトが起こる可能性はあるのではないかと思うのですが、その点についていかがでしょうか。

東代表取締役 もちろん利益を幾らでも取れるようにするというのはほぼ白タクと変わらないので、そこまで許可するのはまた違うのかなとは思っています。では、どういうときに許可するかですけれども、もともと運転する、もともとそこに車を走る予定があるというような前提がわかるのであれば、そこで多少利益を上げるのは問題ないというようにすべきなのではないかなと思っています。

例えばこれが予定はないのに幾らでも流しのように運転できると幾らでも利益を上げることはできるのですけれども、例えば東京から名古屋を往復する。週末に行くというのをあらかじめ登録しているのであれば、そこで利益を上げるのは問題ない。これは他人の需要に応じて、例えば週末車を出してくれたらプラス1万円利益が出るようにお支払いするというモデルになると、もちろん白タクのようなところとコンフリクトを起こすと思うのですけれども、それではなくて事前の予定のもとであれば利益を出しても問題ないというようにするのがいいのではないかなと思っています。

大田議長 その事前の予定はどう判断するのでしょうか。例えば私が土日、名古屋に行きますと登録して、私に本当に用事があるかどうかはわかりませんね。

東代表取締役 そうですね。例えば事実、それであれば東京から名古屋に行くようなときに予定を登録して、もうそれ以外の予定が登録できないようにするのが必要なのではないかなと思います。例えば東京から名古屋に行くのであれば3時間ぐらいいはどれくらい飛ばしてもかかるものなので、そこで東京 - 名古屋行きというような便が10分ごとに出ていて、どれでも乗れますよになっていると、もちろん、これは全くバスと変わらないことになってしまうのですけれども、では、東京から名古屋にいるのであれば、3時間の間であればほかの方面には車が出せないことがあらかじめ決められますので、そのような形で運行のスケジュールを管理して行って、最大でもこのぐらいいしか取れないという幅がそれで決まって事業性が制限できるのではないかなとは思っています。

大田議長 八代委員、どうぞ。

八代委員 今の御質問に関連してなのですが、ドライバーのほうも名古屋に行くタイミングはフレキシブルだとすれば、同乗者がいれば行くのだということもあり得て、それも排除しないということによろしいですか。

東代表取締役 そうですね。そこはまた議論を深めた上で考えないといけないかなとは思いますが。

大田議長 ほか、よろしいですか。

どうぞ。

松本副大臣 ぜひ教えていただきたいことがあるのですけれども、これまでそうした事業を展開されている上で、実際問題になるような事象というものが報告をされているのか、いないのか。いるのであれば、どんな問題点が指摘をされてきたのかという事実がぜひあれば教えていただきたい。それをぜひ質問させていただきたいと思います。

東代表取締役 わかりました。安全性についてはすごく懸念されている方がいる中で、

弊社の欠点のようなものを申し上げるのもなかなか難しいのですけれども、率直に申し上げると、もちろん、たくさんいろいろなトラブルは起きます。個人間なので、細かいものから大きいものまであります。

例えば細かいところで言うと、お互いのメッセージで細かい条件を調整するのですけれども、そのやりとりが失礼だったとか、そういったものがあれば弊社に通報機能というがあるので、具体的なメッセージの内容とともに御連絡いただくようになっています。

それが一番細かいところでして、例えば次に起きている問題ですと、ドタキャンみたいなものが今、起きようになっています。決済を入れていないので、当日いきなり来ないとかそういうことも可能になっています。これは弊社としても今後決済を取り入れていって、キャンセル料のようなものを取れるようにしていくことが必要かなと思っています。

ただ、キャンセル料も難しく、キャンセル料を取って、例えばドライバーの方にお支払いすると、今度は実費より超えてしまうのではないかとか、そういった懸念も出てきてしまうので、今はなかなか決済に踏み入れられないのですけれども、そういったキャンセル料を入れることでドタキャンを防げるのではないかとか、あと一番大きいもので、例えば事故を起こしたというのは過去も連絡がありました。ただ、その事故も事後報告で基本的には保険会社とやりとりして問題なかったというのは聞いているので、一般的に車を誰かと相乗りして移動するときに起こり得るリスクというのは同じく起こるのではないかなと思っています。

大田議長 よろしいですか。

では、飯田委員、どうぞ。

飯田委員 やはり最後のところでも御提案されていますドライバーが受け取れる利益相当分の金額によって大分得られてくるイメージが違ってくると思うのです。本当にお礼程度のことをしたいという感じなのか、どちらかという、かなりUberに近い仕組みになるのか。今、現時点でざっくりとしたイメージでよいので、例えば3時間の距離のところをドライブしてもらったというのでどのぐらいが相場といいますか、どのぐらいのイメージの謝礼を考えてこういった規制の緩和改革を望まれているのかお聞かせ願えればと思います。

東代表取締役 わかりました。基本的にまずスタンスとしては、弊社としてもライドシェアの会社なので、もちろん、これが緩和されれば緩和されるほどいろいろなビジネスができるという意味では、もう全面的に白タクを完全解禁が一番やりやすいとは思っています。ただ、それが今の日本の交通事情に合っているとまだ思わないので、今の範囲で言うと、先ほど申し上げているようなもともと移動する予定のもとで稼げる分には稼いでもらうというのがいいかなと思っています。なので、例えば週末に移動する予定で、本来だと実費で3,000円しかもらえないところを4,000~5,000もらえるようにしていくとか、そのぐらいの規模感なのではないか。最終的に得られるのも月数万円とかで、それだけで生活できるようなものではないな、でも、問題なく成り立つのではないかなとは思っています。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、続いて、ヤマト運輸の福田ネットワーク戦略部長から話を伺います。

福田ネットワーク戦略部長 それでは、ヤマト運輸の福田でございます。

「過疎地の社会インフラ維持に向けた規制改革提言」ということで発表させていただきます。

1点目の主題「客貨混載に関する規制について」というところでございます。

2ページ目、項番1に当社の過疎地における取り組みを書かせていただいています。

「客貨混載」につきましては、地方自治体やバス会社と協力しまして、地方地域の重要な足であるバス路線の維持を目的として開始をしております。ここにいらっしゃいますみちのりホールディングス様と平成27年に岩手でこの取り組みを皮切りに、現在、全国4都道府県9路線で実施しております。

また「過疎地での配送網の充実」というところで、当社としましては、全国に約4,000の拠点を配置しておりまして、また、日夜4万台の車両が集配をしております。そういった稼働の中で、全国津々浦々までユニバーサルサービスができるように配備して配送を行っているということでございます。

この客貨混載をやるに当たって、うちの基本的な考え方なのですが、社会の一員として企業責任を果たすというように考えております。これは地域社会が抱える課題に対して継続的な支援や協力を行うことで、生活者が地域差にとらわれることなく、豊かで便利な生活を送れるようにする。その一助になるように我々が努力していくことです。そういったことで、一番身近で一番愛される企業になるべく現在活動しているということでございます。現在、地方自治体の364の自治体と協定を組みまして577の取り組みを実施しているということでございます。

次ページの2番になります。ここにおいては「客貨混載における関連法規と問題点」ということでございます。

ヤマト運輸の立場として、道路交通法に準拠して、第1条にあるように、安全輸送、利用者の保護、公共交通の確保ということで日夜努めております。また、第2にあるように、旅客自動車運送業と貨物自動車運送業とに分けて定義をしているという中で、それはそれぞれの産業を発展するための規則が附則されていると認識して取り組んでおります。

その中で客貨混載の問題点としては、道路運送法第82条の中に、旅客運送事業者が貨物輸送の特例が記載されているというところがございます。その中には、少量の郵便物や新聞その他の貨物を運送することができる」と記載しております。この条文を根拠にして、平成27年5月に最大積載が350キロということで、軽貨物運送事業を超えない範囲で輸送できるというように条文を補足しているということでございます。また、それを超える場合に関しては、個々のケース・バイ・ケースに応じて判断をするという形で、非常にグレーなゾーンがここで記載されているというような認識でおります。個別に判断することは非常にいいのですが、これを拡大解釈される傾向の事業者がございまして、簡単

に言うと、ここで旅客事業者が貨物運送事業をやってもいいのだととっているケースが最近では見られるようになってきているということでございます。

あくまで我々は自治体の要請だとか旅客運送事業者の意向、地域運送事業者との影響も加味した上で、地域生活の利便性を上げるためにやるかやらないかという部分を判断しているということでございます。

次のページでございます。そういった中で、我々の提言としましては、客貨混載を推進するために規制改革提案としましては、主体はあくまでも委託する側にあつて、この場合は貨物運送事業者にあるというように思っております。貨物の客貨混載を行うに当たっては利用者保護、安全輸送の観点も踏まえて、自治体からの要請あるいは特区など制度を整備するべきというように考えております。

これによって5つの効果があると認識しております。

過疎地域での労働力の確保ができたり、輸送の効率化が実現できるということです。

2番目は、客貨混載事業への取り組みで積極拡大することができるというように思っております。

旅客・貨物、両事業者の健全な関係を保つことができして、道路運送事業の総合的な発達に寄与するというように考えております。

地場業者の維持によって、過疎地域の産業の地盤沈下を防ぐことがつながるというように考えております。

最後に、過疎地域での配送網を維持することによって、地域貢献につながっていくというように考えております。

次のページでございます。ここは異質な形にはなると思うのですが、今まで過疎地におけるバス事業というところでの客貨混載という提言をしまいたしましたが、ここに関しましては、新幹線。鉄道輸送による客貨混載を行えないものだろうかというところで考えております。その中で、新幹線貨物というような形で、いろいろ国の計画の中にもあったと思うのですが、現在、ぜひここを実現してほしいと考えております。

その理由としまして、北海道向けの荷物が結構増加している。そういった中で青函トンネルの許容問題もありまして貨物タイヤがふやせないということで、やはり北海道とのパイプという部分で貨物輸送のキャパに歯どめがかかってしましまして、輸送モードの多様化ができない状態になっているということの中で、できれば新幹線というものを使って輸送できるチャレンジ、実験的なものをしていけたら非常にありがたいかなというように思っております。この辺、夢みたいな話なのですが、一文盛り込ませていただきました。

続きまして、これはより現実的なところなのですが、貨物自動車運送事業において営業所配属車両の規定台数変更についてという長々しいタイトルが入っている部分なのですが、これは営業所を新設する際に、5台縛りという形で5台以上の車両を配属しないと新規営業所が出店できないという縛りがあるということでございます。この通達が発行されたのは平成15年でございます、そこから10年、もうたっております。

我々貨物運送事業にとって経営の課題としては、現在、人口減少で地域間の格差、非常に物量の格差が大きく偏在していることによって、輸送の片荷状態です。東京から行く荷物はあるけれども、地方から返す荷物は無いという形の片荷化が進んで、ユニバーサルサービスを維持していく上で非常に困難になっている状態でございます。その中で、現実には過疎地域での輸送業務量は縮小傾向にあって、地域によっては業務量以上の設備投資になってしまっている。要は5台の貨物を置くことによって、運ぶ荷物は3台分しかないのに、もう2台は余っているという状態をつくり出しているということでございます。規則を維持するためにその地域から撤退する業者も出てきておりまして、道路運送で定める利用者保護、輸送の安全にはつながっていないと認識をしています。この規定の例外の中で、島しょ地域については例外として認める。島に関しては例外として配属車両を3台とか2台とか、それでも認めますよという例外が記載されているのですが、もうそもそも人口減少によって本州島内においても島しょと同じような状況になっているということで、人口減少によって島しょ化しているということでございます。そういうこともありまして、この規制の撤廃を求めたいと考えております。

ただし、5両未満で営業所を乱立することが目的ではございません。そういった中で、事業者の規模感だとか地域の実情に合わせて総合的に判断をしていただきながら、この新規出店、ユニバーサルサービスを行うための店舗の維持という部分を考慮して評価していただければいいと思っております。

8ページにその影響だとか、そういったところを若干書かせていただいておりますが、内容的には以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

今、3つの規制についての緩和の御要望があったのですが、1つ目の客貨混載は今でもできることはできるわけですね。

福田ネットワーク戦略部長 今でもできます。ただ、その規制の部分が非常にグレーというか曖昧になっておりまして、貨物運送事業者以外の旅客でも最大で350キロまでは扱えるということにはなっているのですが、個々のケース・バイ・ケースにおいて判断をしていくという部分の曖昧なケースがあるのですが、その場合に、かかわる関係者が3者いると思うのです。地方の自治体さんと旅客事業者さんと貨物事業者の3つです。この3者が地域の方の生活のためにどれだけ資するかということを重点的に考えた上でこの客貨混載を実現していくべきというところで、その規定とか縛りをしっかりといただかないと、結構拡大解釈するケースが最近出てきているというところが1つポイントだと思っております。

大田議長 わかりました。

では、御質問をお願いします。

飯田委員、どうぞ。

飯田委員 では、2点なのですが、客貨混載について、今の御説明ですと、いわゆる旅

客事業者が貨物を取り扱う客貨混載のイメージで語られていたかと思いますが、むしろ逆の運送事業者がお客さんを乗せる。例えばヤマトのトラックの助手席にライドシェアで人が乗ってもらうというタイプの客貨混載についてはどのようにお考えでしょうか。結構過疎地域ですと重要な手段にもなり得るのかなと思うのです。それが1つ。

もう一つは、営業所の台数制限は、私自身も何でこれがあるのかよくわからないと思っていたのですが、要望されているヤマトさんに聞くのも変な話ではありますが、このもとの通達の趣旨というのは、なぜ5台ないと営業所にはいけないという、そもそも何でこんな規制ができてしまったと思われませんかという2点です。

大田議長 では、御質問をまとめてお受けします。

八代委員、どうぞ。

八代委員 今の飯田委員の質問に私が答えるのも変ですが、昔は5代ではなく、10台とか20台というより厳しい規制でそれは地域の事業者の保護というのがあったのだと思いますが、間違っていれば御指摘いただければと思います。

新幹線に荷物を運ぶというのはすばらしいアイデアですが、新幹線というのは、今もうほとんど民間会社ですから、誰が邪魔しているのか。国交省の規制があるのかどうかということですが、その規制の具体的な中身を教えていただきたいと思います。以前、フランスにいたときに特急列車に自動車を載せる車両がついていて、自家用車をそれに載せてお客と一緒に運んで、目的地に着いたらお客は自分の自家用車でそこからどこかに行くというサービスがあってとてもよかったと思うのですが、そうした多様なサービスも一緒に御提案いただければいいのではないかと思います。

大田議長 原委員も先ほど手を挙げられましたか。

どうぞ。

原委員 飯田さんと重なったので、重ならないところを。客貨混載のところ、先ほどの議長の御質問でも個別ケースで認められるというお話でありましたが、これは判断主体が制度上どうなっていて、その拡大解釈の問題、これはどういったケースでどう生じているのかを教えていただければと思います。

大田議長 吉田委員、どうぞ。

吉田委員 皆さんの流れでほかの方の話を聞いていて、アイデアが膨らんできてしまったのでお聞きしますが、客貨混載、先ほどの飯田さんの変形型で、今度は人を乗せるのは嫌だけれども、物を載せるのはいいわよという方もいらっしゃるのではないかとあって、そういうマッチングもあり得るのではないかなと思う。言っている意味はわかりますか。例えば東京から名古屋に行きます。それで八代先生は乗せたくないけれども、八代先生の引越しの荷物だったら載せてあげるわよという可能性はありますか。荷物を預けるという信用の問題があるかもしれませんが。

八代委員 個人がですか。

吉田委員 そうです。それもあり得るのではないかなと思って、そこら辺の規制という

のは何かあるのですか。

大田議長 では、まとめてお願いします。

福田ネットワーク戦略部長 まとめて。非常に多岐にわたりますけれども、旅客と貨物の逆バージョンという話がありましたが、やはり道路運送法に決めている規定という中で、人を乗せるハードルというのは非常に細かい規定があるわけですね。やはり人命に資するところがありますので。そうすると、貨物の輸送と人命を運ぶ旅客とそこでの規格、規定というものが大幅に違うわけなのです。そこを我々がクリアをしなくてはいけないというまたハードルがあって非常に逆バージョンというのは今のところは成り立ちにくい。ただし、もしかしたら、そういう人がいない中でオンデマンドタクシーとかそういうところの考え方をしていくところを考えると、それもなくはないとは思っております。ただ、現在ではそういう規定のハードルが非常に高いという認識です。

営業所の台数制限につきましては、5台。先ほど先生のほうからも昔は10台、20台があったのだよという話なのですが、それは運送事業者が乱立するのを防ぐという狙いもあったと思うのです。現在、6万社が全国にあるわけなのですが、昔はそれを超えて7万、8万という時代がありました。そこから自然淘汰されて現在そのぐらいになっているところの中で、この縛りというのは1つの歯どめにもなっていたのかなというように思っております。

新幹線に関しましては規定がなく、ぜひそういったことに関してはやってみたいということで、我々も鉄道事業者には話を入れております。正直な話、いろいろな話もいただいております。そういった中で、やはり貨物と旅客の運賃とでは大幅に差異があるので、それを実現していくためにはどのところをクリアしなければいけないのかというのを現在検証するというか、お互いに話し合いを進めているというところでございます。

ライドシェアの逆バージョンで荷物という部分があるというような認識は正直考えております。手前どものほうでもそのところはある可能性はあるなというように思っています。そういった中で、マッチングが全て需要を賄い切れればいいのですけれども、結局は需要がオーバーフローしている状態が絶対続くと思いますので、そこに対して基本的なそういうネットワークを持った会社がないとマッチングビジネスすらも成り立っていかないかなというように認識しています。

大田議長 ありがとうございます。

今のお話でいくと、2つ目におっしゃった鉄道における客貨混載は規制というよりも、それに荷物を載せる際の運賃について認可が必要だということなのでしょうか。

福田ネットワーク戦略部長 お互いに民間業者ですから、その収入と運賃部分が見合えば、これはゴーサインが出るという認識でいますし、その折り返いを詰めていかなければいけない。

大田議長 では、これは今、規制ではないわけですね。

福田ネットワーク戦略部長 規制ではないと思っております。

大田議長 わかりました。それでは、最後になりますが、お待たせしました。みちのりホールディングスさんからお話をお願いします。

松本代表取締役社長 今、人を乗せて走る人命の話が出ていましたけれども、私どもの話は、要は21歳にならないと有償で人を乗せて運んではいけないのですか、という話でございます。

1枚めくっていただくと、参考なのですが、みちのりグループというのは、現在、東北と北関東で6つのバス会社を傘下にしておりまして、乗合バスの領域でも、貸切バスの領域でも、国内では最大級のバス会社ということになっています。

本日の本題なのですが、2ページ目の左側にグラフがございまして、赤い線が2005年を100としたときの乗合バスの輸送人員で、ごらんのとおり、ほぼ横ばい。しかし、その間に大型二種免許の保有者、これは88に下がっている上に、現在では60歳を超える高齢の運転手の割合が50%になっていまして、非常に危機的に高い状況であるということになっております。

一方、右側のグラフにあるように、労働力が不足しているということを主因として、労働時間が一般の業種よりも長い。ひとところと比較すると、所得も低位になっています。さすがに所得についてはこのところ少し上昇基調なのですが、とにかく労働時間が長いということもあって悪循環になっていまして、労働力不足の負のスパイラル状況になっています。

次のページに、免許返納者数のグラフが出てくるのですが、65歳以上の方の免許返納者数が急増中ございまして、昨今の高齢運転者の運転ミスによる重大な事故の発生というようなこともございまして、車を運転しなくても生活ができる、社会に参加できる、そういう環境をどうやって整えていくのかという意味で、バスを中心とする公共交通の充実が社会的な課題になっています。また、インバウンドの世界でも、政府の目標をこれから達成していこうとしていくとどこかで必ず、現状も既にそういう面はありますが、バスの運転手の数がボトルネックになるというような面もございます。

そういう中で、業界全体で、4ページにあるように、女性の活用に積極的に対処しておりますが、これもなかなかままなりません。女性の働きやすさもかなり整えてきたつもりなのですが、それでも運転手不足の解消の切り札というところまではいかない状況でございます。

では、若手の男子のほうはどうなのかというと、高卒で社会に出る若者にとって、バスの運転士が職業選択の範囲に入っていないという実情がございまして、5ページを見ていただくと、高卒で社会に出る人が約20万人いるようですが、仮にその方々が18歳で普通免許を取得したとしても、現在の規制ではその後、さらに3年たないと二種免許が取れない。したがって、彼らがもしバスの運転を自分の職業にしようかなと考えてくれたとしても、バス会社に入って3年間はフィールドに出ることができない。始めからそうわかっていまずので、バス会社に入るということに魅力がないということになってしまうわけござい

ます。福島交通のホームページを切り取ってそこに掲載していますけれども、少なくとも3年間は車両整備とか運行管理といった仕事をやってもらおうと書いてあります。これですと、高卒新人の採用というのは非常に難しい。中には本当にごく少数、それでも入ってきてくれる人はいるのですけれども、間違ってもそれがメインストリームになるということはありません。

したがって、実は日本中のバス会社が現状では運転手の採用をほぼ全て中途採用に頼っているということがございます。そこで提言なのですけれども、6ページにありますように、大型二種免許取得の資格要件上の年齢制限を現行の21歳から19歳に引き下げる。また、普通免許取得から必要な経過年数、これは現行3年ですが、これを1年に引き下げる。ただ、この適用に条件を付けてはどうか。1つは、一定規模以上の車両台数を有する乗合バス事業者に雇われている人に資格を限定する。2点目に、事業者において、定められた研修を1年間行った後に受験をする。これは私が申し上げているのは、あくまでも受験の資格を得るための条件でございます。何も実技試験とか学科試験を免除してくれと言っているわけではございません。

さらに、こうして二種免許を取得した後の2年間は、乗務の範囲をローカルの乗合バスに限定する。すなわち、安全の確保を念入りにするために、近場の定められたルートだけしか2年間は乗務できないことにする、ということでございます。

最後のページに、当社における新人教育の項目を御紹介しております。運転手としての心構えに始まりまして、事故の映像の実例学習であるとか、安全教育、バック走行や大型車特有のオーバーハングの訓練といったようなこと。また、路上教習、ICカードなどの機器類の操作を習得して、最後には、所長の添乗による技能の見きわめといったようなこともございます。もちろん、まだバスの世界にも事故はあるわけでございますが、それは運転手が若いからであるとか、または運転士が普通免許を取ってから時間がたっていないからということではございません。逆に、このような新たな仕組みを設けることによって、高校を卒業してバス会社を一生の仕事として選んでもらって、バス会社の社員として、また運転手として、高い社会的な意識を持ちながら活躍をしてもらう。そういう人材がふえれば、結果として事故を減らすことが期待できるのではないかと私は考えております。

以上です。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、今の御説明に御質問、御意見を申し上げます。

では、八代委員、どうぞ。

八代委員 ありがとうございます。

御提案はもっともであって、そもそも大型二種を運転する能力を試す実技試験は別途やるわけですから、なぜ3年が必要なのかという根拠は全く不明です。逆に言えば、3年間、ペーパードライバーで全く運転しなくても条件は変わらないわけですから、これはとんでもない規制だと思いますので、ぜひ警察庁、国交省に理由を聞く必要があると考えます。

のですが、今のところ、なぜ3年間待たなければいけないかというのは、やはりそれだけ実務経験というか、運転経験の代理変数としてやっているのだと思いますが、それで間違いないかどうか。それであれば、ここで書いてありますように、入社後1年間に3年間、普通のドライバーが3年間に走るのと同じ距離を走った実績を示せばよいというような条件も入れればもっと説得的なのかなと思いました。

大田議長　まとめて質問をお受けします。

では、野坂委員、それから、森田委員、どうぞ。

野坂委員　もともと道路運送法に基づきまして、事業者に対して厳しく運転手の管理等が義務づけられており、いざ事故が起きれば事業者が責任をとるという事後的な対応というか、そういうのが慣行になっているように思います。そこで、やはり事業者にとってそもそもの二種免許制度というものに対してどういうメリットがあるのかどうかについてお聞かせいただきたいと思います。どのように理解しているのかということです。

大田議長　それでは、森下委員、どうぞ。

森下委員　これは単なるの年齢の問題は、たしか大型二種免許の取得のところが一番大きなお話だったと思うのですが、たしかタクシーも同じように二十以上か何かで規制が一緒だったような記憶があるのですが、そのところは多分安全性の問題というのがかなりあったと思うので、その辺はまた免許の取得の状況に関しておわかりでしたら、お教え願いたいと思うのです。

大田議長　それは川鍋会長への御質問ですか。

森下委員　そうですね。たしかタクシーも一緒だったような気がするのです。

大田議長　では、まず、八代委員と野坂委員の質問に関して、松本さん、お願いします。

松本代表取締役社長　なぜ3年待たなければならぬのかというのは、八代先生の御質問だったようにお聞きしましたけれども、私がそんたくするに、これは普通免許を取ってから3年ぐらいは経験してからでないといけないという仮説があるのだと思っておりますが、まさにそれも先生がおっしゃられたように、3年間ペーパードライバーでも結局資格要件が満たされてしまうので、これは余り意味がないのではないかなというように思っております。

2番目の御質問で、二種免許の事業者にとっての意味合い。もちろん、人の命を預かっていますので、そこには一定の技能や知識がそもそも備わっている人に運転させたいという考えが私ども事業者にもございます。そういうことでよろしいでしょうか。

最後の川鍋さんに対する御質問のところなのですけれども、私が申し上げたローカルの乗合バスに限定して2年間は認めるというのは、定められたルートを走るということが非常に安全性の問題を和らげる意味があるので、そのように申し上げました。逆に言うと、バス会社の場合でも、貸切バスという、その都度どこに行くかわからないという仕事については、取得後2年間は認めないというようにしておいたほうが無難なのではないかと考えておりますので、そこはもしかするとタクシーの場合と少し違って来るのかなと思って

聞いておりました。

以上です。

大田議長 タクシーも運転士不足がよく言われますが、いかがでしょうか。

川鍋代表取締役会長 基本的には似たような状況にあることは間違いありません。ドライバーの不足であり、そして、中途がほぼほとんどを占める。そして、女性の活用も必死にやっているのですが、なかなか追いつかない。こうした中で、やはり地方では、高校を卒業したてのドライバーというのも活用することができれば、少しでも運転士不足の解消に寄与すると思っておりますし、その前に、とりあえずできる範囲で自助努力といたしましては、今、少なくとも大卒、これは規制がございませんので、大卒をとにかく採ろうという動きをやっておりまして、やはり大手のところ、例えば当社とかもその他大手も毎年100人ぐらいは採用できて、だんだんそうなると、より若手でもいいのではないかという雰囲気も営業所にも出てきておることも事実ですし、あとお客様の中にも、若くて大丈夫かというような面もございますので、そのあたりは見きわめながらやっていきたいと思っております。

大田議長 森下委員、どうぞ。

森下委員 どちらかという若い人よりも高齢者のほうが怖いですがけれどもね。たしかこれは前期の規制改革会議の投資ワーキングでタクシーか何かのものをやったような気がするのです。1回事務局のほうで調べていただきたいと思います。今お話があったみちのりホールディングスさんのお話は2つの要素があって、大型二種免許の取得の要件を緩和するのか、それとも言われている乗り合いの規定のところを普通免許でも運転できるようにするのか、両方の面があると思うのです。二種を緩和すると、乗り合いのところだけ緩和するというのは現実的には難しいというか、非常に複雑な免許ではないかと思うので、必ずしも二種免許を緩和しなくても、普通免許でもそういうところで乗ればかなわないという考え方もあると思うのですが、いかがですか。

松本代表取締役社長 今、バスの世界もだんだんと自動走行のほうに少しずつ近づいてきておりますので、そういう設備的な発展で安全の問題が徐々に解消されてくると、普通免許での運転といったようなものも認められてしかるべき状況になっていくのではないかと、いうように思っております。

大田議長 きょうのところの規制改革の御要望は、その大型二種免許を取得する際の年齢要件について21歳以上を19歳以上に緩める、それから、普通免許を取得してからの期間を緩める、そこにあるわけですね。乗り合いバスに限定してということではないですね。

松本代表取締役社長 今、議長がおっしゃったとおりです。大型二種免許取得の資格の要件を緩和してほしいということでございます。

大田議長 わかりました。

それでは、どうぞ。

金丸議長代理 川鍋さんに質問があるのですが、先ほど東京のタクシーのアプリの利用

率はまだ10%以下で、そもそも無線も10%以下だというお話があったのですけれども、東京のタクシーの稼働率というか、空車率がどれぐらいで、燃料費に占める空車のときに走ったり待っていたりしているうちに消費する燃料は全体の燃料費のうち何%ぐらいなのでしょう。

川鍋代表取締役会長 空車率というのは我々、距離に対する実車率という指標がございまして、これが今、東京で45.3%ですとか45.4%です。

金丸議長代理 乗っている率ですか。

川鍋代表取締役会長 はい。100キロ走るうちの45.3キロ、御乗車いただいているということですね。これは今まで一番悪かった数字が恐らく39とか、そのぐらいがリーマンショックの直後あたりで起こってありました。また、逆に一番よかったときは1989年とかのバブルのころは57～58%、60%を伺うというようになっておりました。確かにおっしゃるとおり、本当は五十数%ぐらいが、これは経験値ではありますが、60%以上行ってしまうと実は相当バブルのころにはお客様はピーク時にタクシーがつかまらないということがありまして、台数が少な過ぎる、つかまらないという声が上がってきます。逆に、リーマンショックの後、今度、車がいっぱいあり過ぎて救急車両が入れなくて邪魔だというクレームがございました。したがって、理想的には五十数%というところではないかというように体感値としては考えております。

燃料におきましては、やはり走っている間の45%しか乗っていないということで、空走距離も多々ございます。このあたりに関して、もちろん、その間、ここをどのように埋めていくかというのはアプリ等で改善できる余地はあるのではないかと考えておりますし、実は数年前、エネ庁さん、経済産業省のほうから御予算もいただいて、アプリを活用して空走の燃料を下げようという実験もやらせていただいたこともございます。

大田議長 よろしいですかですか。

金丸議長代理 また川鍋さんで恐縮なのですが、インバウンドの海外からのお客様がふえてきて、先ほどいろいろな言語対応もなさっておられるのですが、東京オリンピックがそれに加わるともっと海外のお客様がふえると思うのですが、そのときに東京の現状のタクシーの供給体制と申しますか、そこについてはどのようにお考えでいらっしゃるのでしょうか。

川鍋代表取締役会長 実は、今、申し上げた実車率に関しては、まだ残念ながら余裕があるというように感じておりますので、オリンピックのころまでには、オリンピックで一時的に混雑したとしても、恐らく十分供給量としてはあるのではないかと考えておりまして、また、天候ですとか時間帯によって相当ピークの需要がございまして、このあたり、先ほど申し上げたタクシーをシェアする、相乗りという形でアプローチすることができれば、おおむねそんな問題がないのではないかなとは考えております。歯切れが悪くて申しわけありません。

大田議長 よろしいでしょうか。ありがとうございました。

きょうは本当にお忙しい中、御丁寧な御説明と御丁寧な質問への御回答、ありがとうございました。いただいた提案内容を踏まえまして、関係省庁も交えて、この移動輸送サービスを活性化させるための環境整備に向けて検討を続けてまいりたいと思いますので、今後ともどうぞよろしく願いいたします。ありがとうございます。

(日本交通株式会社、株式会社notteco、ヤマト運輸株式会社、
株式会社みちのりホールディングス関係者退室)

大田議長 以上で本日の議事は全て終了いたしました。

事務局から何かありますか。

佐脇参事官 次回の会議日程は後日、事務局から連絡いたします。