

規制改革推進会議（第10回）終了後記者会見 議事概要

1．日時：平成29年2月7日（火）17:26～17:45

2．場所：合同庁舎4号館2階220会議室

3．出席者：

（委員）大田弘子議長

4．議事概要：

大田議長 第10回規制改革推進会議では、「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」ということで、事業者の方から寄せられたニーズについてヒアリングを行いました。

まず1つ目は、日本交通の川鍋会長からのお話です。具体的な規制改革の御要望としては、前決め運賃や相乗りタクシーというものを今年中に進めていきたいということ。これは運賃についての規制があります。それから、タクシーメーターを、スマホを使ったソフトメーターに移行できないかということ。これも当然規制が絡んでまいります。それから、現在、運行管理とか労務管理を帳簿に手書きでチェックする形で行っており、かなりの手間がかかっている、あるいはアルコールチェックの方法などについてもデジタル化できないかという3つの規制改革要望がありました。

これについて委員から幾つか質問が出されました。ソフトメーターにするとどれぐらいのコストを削減できるのか。また、きょうのテーマはライドシェアではないのですけれども、ライドシェアについてはどうお考えかという質問がありました。これに関して川鍋会長からは、「国民のリスク許容度によって変わってくるのではないかと。日本の場合は比較的、利用者のリスク許容度は低いのではないかと。まだタクシー事業者としてできることはいろいろあるし、先にタクシー事業者へのさまざまな足かせを外してほしいこともあるというお答えでした。ソフトメーターについてもどういう形でやるのかといった質問がありました。主な質問はそのようなところです。

それから、nottecoの東代表取締役です。このnottecoというのは、中長距離で車のシェアをやっていて、受け取るものは実費の範囲内であるということ。具体的に現在困っていることとして改革要望は、今、実費を1円でも超えると違法になってしまう、したがって、地域の公共交通を補うことが実際には難しい、と。例えば住民間の助け合い運送を行った場合の謝礼が払えない。また、道路状況などによって正確な実費の算定が難しい場合があるということで御要望がありました。したがって、自家用自動車の有償運送を禁止するときに金銭の授受ではなくて、事業性を判断して、旅客自動車運送事業との区別をしてもらえないかという御要望でした。

これに対して委員からの質問は、保険はどうなっているのかということ、これは現在、

普通のドライバーが個人で入っている保険の範囲内である、と。企業の収益はどうなっているのかのかという質問には、今、nottecoは収益を得ておらず、手数料ももらっていない、ということでした。それから、ある程度の謝礼を払うということになると、タクシーとのコンフリクトがあるのではないかとということで、これに対しては、あらかじめ運転者が目的地を登録することで対応できないか、と。つまり、需要に合わせて行くのではなくて、あらかじめ自分が例えば東京から名古屋に行く予定があるということを登録しておいて、そこで一緒に相乗りしたいという人を探すという、あらかじめ自分の利用を登録し、それ以外の予定は登録できないようにするといったことが必要ではないかという答えがありました。それから、安全性であるとか、何かトラブルは起きないのかという質問がありました。これに対しては、幾つかトラブルは起きているとのことでした。例えばドタキャンがあった場合どうするのか。事故が起こったこともある、と。お互いやりとりするときのメッセージにお互い腹を立てるといったトラブルもあるという紹介がありました。

次いで、ヤマト運輸の福田ネットワーク戦略部長からで、客貨混載についての要望です。バスに荷物を載せて運ぶことは今でも認められてはいるのですけれども、ケース・バイ・ケースで判断されているということで、明確なルールを設けてほしいという御要望です。それから、営業所を新設するとき5台以上の車両が必要で、それがないと新設できないとい規制を緩和してほしいという御要望がありました。

これに対して委員からの質問として、逆に荷物を運ぶ車に人を乗せるという要望はないのかという質問がありました。これに対しては、人を乗せるとなると安全性の観点から当然基準が高くなるので、今の時点では、旅客事業者が荷物を載せるというところで要望を出しているということでした。台数基準の理由は何なのかという質問がありまして、これについては、運送事業者の乱立を防ぐという趣旨であった、という御回答がありました。

最後に、みちのりホールディングスの松本社長からです。今、運転手不足が深刻です。資料の中にデータが出ていますが、大変深刻である、と。そこで若い人をふやそうとしても、大型二種免許の資格年齢要件が21歳以上である、と。ということは、高校を卒業してから3年間は運転手になれないということです。それから、普通免許を取得してからの年数が3年以上であるという要件がありますので、これを一定の条件のもとに緩和し、資格年齢要件21歳以上を19歳以上にします。また、普通免許を取得してからの年数を1年以上にすることができないかという御要望です。これはもちろん大型二種免許の実技試験を受けるための資格を得る条件を引き下げられないかということです。その一定の条件というのは、乗合バス事業者の規模であるとか、所定の研修を入社後1年間やること。また、ルートが決まったローカルの乗合バスだけに最初の2年間は専念させること、です。こういう新たな仕組みを設けられないかという御説明がありました。

これに対して委員からは、大型二種免許は、実際に実技試験はあるわけですし、普通免許を取ってから3年といっても、3年間ペーパードライバーだったというケースもあるわけですから、実技試験があれば、3年という意味は何なのかという御質問があつて、これ

に対するお答えとしては、恐らく普通免許を取ってから3年間の経験が必要だという仮説に基づいているのではないかという答えがありました。

以上の議論の最後に、日本交通の川鍋会長への質問として、今、東京での実車率についての質問があり、今後、インバウンド客がふえ、特に東京オリンピックのときには海外客がふえるけれども、現状のタクシーの体制で対応できるのかという質問がありました。これに対して、今、実車率が45.3%である、と。まだ実車率は余裕があるので、供給量があると。先ほど規制改革要望のあった相乗りですとか、そういうものを加えることで対応できるのではないかというお答えがありました。

きょうの議題はこの1つです。私からの御説明は以上です。

司会 それでは、御質問がある方は挙手の上、御所属、お名前をおっしゃって、基本的には短い質問を端的にお願いできればと思います。

記者 相乗りタクシーのところで、現在どのような規制があるのかをもうちょっと御説明いただくとありがたいのですが。

大田議長 運賃規制です。運賃は今、幅で決められていますが、相乗りの場合は恐らく今の運賃とは違う体系で相乗りタクシーを導入しようと考えておられるのだと思います。今、1台当たりですけれども、1人当たりとしては別途の運賃体系が必要になります。運賃体系を多様化してほしいということだと受けとめました。

司会 どうぞ。

記者 本日の移動・輸送サービス活性化のための環境整備についてなのですが、今後の議論の進め方として、例えば何回程度、今後どういうことを行っていくとか、関連省庁ヒアリングみたいなことを今後されていくのか。あと、きょうも幾つかテーマが分かれていたと思うのですが、ライドシェアであったり、都心の交通の問題、中山間地域の問題とか、いろいろあるかと思うので、そのあたりはどこかに絞られていくのか。そのあたりはどのようにお考えでしょうか。

大田議長 きょう幾つかの御提案をいただきましたので、これを事業者のニーズとあわせて利用者のニーズも考えて、丁寧に検討していきたいと思っています。関係省庁の意見も聞かなければいけません。どれか一つに絞るということは考えておりません。一つ一つを丁寧に議論していきたいと思っています。

記者 スケジュール感としてはどういう形でしょうか。

大田議長 6月の答申に向けてですので、いつまでにというスケジュールを今、決めているわけではありません。今後議論を継続するということです。

司会 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。

記者 nottecoの議論のところなのですが、nottecoの資料の一番最後の14ページなのですが、会社側からは、事前に自身のドライブの予定を登録した場合は事業性がないと判断して、その場合は旅客運送事業に該当しないというロジックが立てられていると思

うのですけれども、これに対して委員の方からどういう意見がありましたか。

大田議長 これは、あらかじめ自分はこちらに行く予定だというのを登録する、つまり供給のほうを先に登録し、それに需要があったら相乗りさせるというサービスなわけです。これに対してnottecoの東さんのほうからは、ビジネスではなく、自分がどこかに行く予定だから、そのとき一緒に行く人はいませんかという意味で、事業性がないという御説明がありました。これに対して、では、どこかに行く予定だというのをつくってしまう場合はどうなるのか。また、相乗りする人がいたら行こうかという場合はどうするのかといった御質問がありました。これについては、具体的なルール、今、こうすべきだという話があったわけではなくて、そういうところをこれから詰めた上で、というお話でした。

司会 1点だけ補足しますと、例えばほぼ同時刻に東京、名古屋に行く予定を立て続けに登録した上で客を募集するとか、同じ時刻に大阪に行く予定と、例えば名古屋に行く予定を2つ登録して、需要のあるところに行くことにするとか、そういったものは不正とみなすというお話を例として挙げておられましたけれども、いずれも今後詰めていかないといけないという説明の仕方だったと記憶しております。

記者 同じページに、ドライバーが受け取れる利益相当分の金額に上限を定めるという提案をされていると思うのですけれども、これは具体的にどういう定め方をするかという御紹介は会社側からありましたか。

大田議長 利益をかなり取れるようになると白タクと同じであるということをお東さんもみずからおっしゃっておられて、委員の側からも具体的に受け取れる料金のイメージを考えておられるのかという質問がありました。もちろん、今、明確な答えをお持ちではありませんが、移動する予定の範囲で若干のプラスアルファをつける、と。例えば3,000円かかるところを4,000円とか、その程度のイメージのお答えでした。今の御質問のあたりはまさに詰めていかなければいけないところだろうと思います。

記者 最後にもう一点だけ。会社側から、普通自動車のみ利用可能にするとか、利益相当分の金額に上限を定めると、複数の条件、ルールを提示した上でライドシェアの推進の上での問題点を解決できると主張されているのですけれども、この会社側の考えについて何か賛同する意見だったり、反対する意見というのは委員から出ましたか。

大田議長 きょうは、ここに書かれていることについて具体的にどういうことなのかという質問はありましたが、賛成であるとか、反対であるという意見はありませんでした。

司会 では、どうぞ。

記者 不勉強なのですが、きょうは特に賛否はなかったということなのですが、ライドシェアの対価といいましょうか、そういうものを一定の条件のもとでいいましょうか、この御提案について議長御自身としては前向きに検討されようということなのでしょうか。

大田議長 ここは私自身の答えを申し上げる場ではありませんので、きょうの御提案についてこれから丁寧に議論をしていきます。

司会 ほかにございますか。では、どうぞ。

記者 先ほど日本交通さんのところで御紹介いただいたのですが、ライドシェアについてどうお考えかという質問に対して、川鍋さんは、ニュアンスとしては否定的なことを言ったという理解でよろしいのですか。先ほどの御紹介ではちょっとその辺がつかめなかったのですが。

大田議長 ライドシェアそのものがいけないということではなくて、ライドシェアがかなり普及している国もあれば、禁止している国もあるわけですね。ですから、日本ではリスク許容度から考えても、慎重に検討すべきだと思うという御意見でした。

記者 反対とまでは言っていないですか。

大田議長 ないです。

司会 よろしいですか。

では、本日の記者会見はこれで終了いたします。ありがとうございました。

大田議長 ありがとうございました。