

規制改革推進会議（第21回） 議事概要

- 1．日時：平成29年10月24日（火）16:00～17:30
- 2．場所：4号館12階共用1208会議室
- 3．出席者：
 - （委員）大田弘子議長、金丸恭文議長代理、安念潤司、江田麻季子、高橋滋、野坂美穂、林いづみ、原英史、森下竜一、八代尚宏
 - （政府）松本副大臣、河内内閣府事務次官、前川内閣府審議官
 - （事務局）田和規制改革推進室長、窪田規制改革推進室次長、林規制改革推進室次長、福島規制改革推進室次長、荒木参事官、石崎参事官、佐脇参事官、谷輪参事官、中沢参事官、西川参事官、福田参事官
 - （ヒアリング出席者）慶應義塾大学：村井純教授
一般社団法人渋谷クリエイティブタウン：富田大祥理事
三ヶ森タクシー：貞包健一代表取締役
三和交通：吉川永一代表取締役社長

4．議題：

（開会）

- 1．屋外広告規制の見直しについて
- 2．利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現について
- 3．規制改革ホットラインについて

（閉会）

5．議事概要：

大田議長 皆様、こんにちは。「規制改革推進会議」第21回会合を開会いたします。

本日は、飯田委員、古森委員、長谷川委員、吉田委員が御欠席です。

安念委員、八代委員は、おくれたの御出席です。

松本副大臣に御出席いただいております。ありがとうございます。

本日は、本会議で取り組んでおります、インバウンド支援、オリンピック・パラリンピック成功への規制改革の一環として、2つの課題を議論いたします。

第一のテーマは、屋外広告規制の見直し、特にプロジェクションマッピングに関する規制です。慶應義塾大学の村井純教授と一般社団法人渋谷クリエイティブタウンから、ヒアリングを行います。

第二のテーマは、利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現について。三ヶ森タクシーさんと三和交通さんから、御要望をお伺いいたします。

それでは、報道関係の方は、ここで御退席をお願いいたします。

(報道関係者退室)

大田議長 それでは、議題の1、屋外広告規制の見直しについて、行います。

先ほど御紹介いたしましたように、慶應義塾大学の村井純先生、一般社団法人渋谷クリエイティブタウンの富田大祥理事にお越しいただいております。ありがとうございます。

東京オリンピック・パラリンピック組織委員会の中に設置されております、経済・テクノロジー分野の委員会で、村井先生がプロジェクションマッピングについて、御発言をされました。プロジェクションマッピングは、日本の街ですとか、文化をアピールするのに、大変重要な手段ですが、屋外広告物法を初めとした、さまざまな規制がありまして、日本ではなかなか進まないというお話を伺った次第です。そこで、きょう、御説明をお願いいたしました。

村井先生が代表理事を務めておられます、渋谷クリエイティブタウンの富田理事にも、あわせて御説明をお願いしております。

まず村井先生から、動画を用いたプロジェクションマッピングの紹介をお願いいたします。

村井教授 慶應義塾大学の村井でございます。よろしく願いいたします。

今、大田議長がお話しされたとおり、オリパラ、そういった大きな社会の中でのイベントで、プロジェクションマッピングと呼ばれる技術、アート、エンターテインメントが発展をしてきております。

幾つかポイントがあるのですけれども、1つ目のポイントは、この分野は、日本人のメディアアーティストの活躍が多いのです。もちろんリオのクロージングや、先日ドイツで開催されたCeBITもありましたけれども、このオープニングは、真鍋大度さんというアーティストが担当され、非常に大きなインパクトを持って、日本というのは、先端技術などが進んでいて、一緒に取り組まなければいけないということ、ドイツもEUも認識をしたところがありますし、もちろんリオのクロージングというのは、大変たくさんの方が見ておられたものでございます。

真鍋大度さんは、Perfumeに代表されるように、歌手の体への高度なプロジェクションマッピングで大変有名な方で、世界中で活躍をされています。

彼だけではなく、世界で活躍されている方が多くいるのですけれども、学術的な舞台というか、こういった技術が公正に評価をされる主な場所が2カ所あります。

1つは、アルスエレクトロニカという、これはコンファレンスをやったり、アワードを出したり、あるいは展示を行ったりしている、デジタルメディア文化の発祥の地、メッカのようなところ。あるいはACMという学会では、SIGGRAPHという部会が有名でして、新しい技術や最先端のアーティストは大体ここから生まれてくるということです。そういった世界の権威の場所での受賞、活躍、参加について、日本人が大活躍をしているのです。

世界の中では、こういった領域で日本人が活躍していることを背景に、2番目のポイントとして、実施の体制が、世界と日本で多少違うところがあります。世界の中では、一匹

オオカミで、大きいお金を動かしてやるというスタイルができるのですが、日本はいろいろな事情がありまして、日本人で活躍している方は、中グループや小グループをつくり、割合1つの産業体でやっている方が多いわけです。デジタルエンターテインメント、あるいはデジタルメディアビジネス、メディアアーティストが、こういった融合で、チームとして動いている方がいらっしゃいます。

皆さんよく御存じの猪子さんのチームラボや、NAKEDの村松さんも大変有名な方だと思います。さきほどのライゾマティクスの真鍋大度さん、本日来ていただいていますけれども、慶應義塾大学の笈先生などが、世界で認知されるアーティストとして、活躍をされているのですが、チームラボのような、チームで、小さな産業体として活動しているというの、日本の特徴です。

3番目のポイントは制度設計です。安全性や健康への影響、光や都市の美しさといったことから、規制というのは生まれてくると思います。本日の話題である屋外広告もそうだと思います。ただし、ディズニーとか、ハウステンボスというのは、プライベートな空間で、大変新しい技術が発展するのですが、安全と安心を確保しないと、公共空間では、それを発展させることができないわけです。そういうところでの発展が、オリパラを機会に、どうやったらできるのか。日本では、公共空間での進め方が難しいという背景がございます。これが本日の話題です。小さな産業体として動いていくときには、社会の公共性との親和性は非常に高くできますので、そういう環境整備がこれから必要になるのではないかと思います。

私も慶應のSFCの卒業生で活躍をしている、若い経営者で、寺田君という人がいますけれども、寺田倉庫は、都市の空間の中での新しい試み、レストランの展開などをしており、彼もそういったことに対しての要求を強く持っています。しかし、デジタルアートと彼らのビジネスがうまく進行していかない。産業として動いていけば、安心と安全を前提とした、新しい展開ができるのではないかとということでございます。

今、申し上げたように、アーティストが強いということ、あるいは産業の活動の形態、そして、安心と安全に対する、ある意味の専門知識を持っている。この3点から、日本の産業が、あるいは日本のこの分野が、世界に貢献をしていく可能性は十分にある。その機会として、オリパラの2020年は、ちょうどいいのではないかとということで、大田議長とも、オリパラのほうで、議論をさせていただいたのが、背景でございます。

それでは、ビデオをごらんいただければと思います。

(ビデオ上映)

村井教授 ビデオの後半は、こうなったらいいというつくり込みで、前半は事例でございます。

それでは、渋谷のほうで、一緒にこの試みを展開している、富田さんから、規制についてのプレゼンをしていただきます。

富田理事 ただいま議長から御紹介いただきました、一般社団法人渋谷クリエイティブ

タウンで理事をしております、富田でございます。きょうは、どうぞよろしくお願い申し上げます。

座って、御説明させていただきます。

まず村井先生に理事長をしていただいております、渋谷クリエイティブタウンにつきまして、簡単に御紹介をさせていただきます。

渋谷クリエイティブタウンですけれども、2020年及びそれ以降の我が国の成長に向けまして、コンテンツサービスの高度化とその発信拠点となる、渋谷地区の国際的な都市拠点としての魅力を向上すること、活性化を図ること、こちらを目的といたしまして、昨年設立をした、生まれ立ての社団法人でございます。

具体的には、渋谷地区のコンテンツやカルチャー、テクノロジーを結びつけまして、訪日外国人の目的となるような、魅力的なまちづくりを進めまして、我が国のインバウンド振興、並びに我が国の魅力発信に貢献しようという目的を持ちまして、活動しております。

今回、村井先生の御紹介ということで、私も出席をさせていただきます。

先ほども渋谷の映像が多少出てきましたが、渋谷でいろんな活動をしておりますと、さまざまな規制によりまして、制限が発生します。制限の中で活動をしないといけないということが起こっております、そうした経験が、渋谷に限らず、東京、日本に対してございます。規制の改革ということで、お話をさせていただきますけれども、活用ができるところがあるのではないかとということで、お邪魔をしております。

今、見ていただきました、映像による説明に補足をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

めくっていただきまして、目次のところでございます。右上のページは1です。基本的に、きょうは、前半と後半で分けさせていただきます、前半はプロジェクションマッピングを取り巻く現在の規制についての御説明、後半は2のところですが、規制が緩和されたら、こんなふうになるということ、事例を用いまして、規制の改革の意味合いを御説明できればと考えております。

2ページ目です。そもそもプロジェクションマッピングとはというところを、簡単に説明をさせていただきたいと思っております。先ほどの映像の冒頭にもございましたが、建築物などの壁面に映像を投影する形の新たな表現手法でございます、投影用のプロジェクターと大型の音響機器を使って行われることが、一般的でございます。基本的には、明る過ぎますと、できませんので、夜間のみ催事ということで、実施されます。先ほど村井先生からも御紹介がありましたが、リオのクロージングのイベントなどでも、使われたところがございます。

非常に新しいテクノロジーの1つとして、注目されております、プロジェクションマッピングですけれども、先ほどの映像では、世界の主要都市、リオ、北京、バルセロナなどで行われている、さまざまなエンターテインメントの様子をごらんいただきました。こちらでもプロジェクションマッピングがふんだんに使われておりまして、映像という無限の可

能性のあるコンテンツを十分に活用して、町自体をエンターテインメントに成長させるための非常に有益かつ効果的な手法の1つであるという認識でございます。

今回の映像作成に当たりましては、先ほども見ていただきましたけれども、リオの閉会式を手がけました、日本を代表するメディアアーティストの真鍋さんに、インタビューをさせていただきました。真鍋さんがおっしゃっていたことは、大きく言うと、2つございまして、1つ目、新しい時代の規制やガイドラインが欲しいとおっしゃっていました。2つ目は、より魅力あるキャンパス、白い画用紙が欲しいという、非常に印象的な2つ目のお言葉でした。

今後さらに発展できる可能性を秘めているところが、プロジェクションマッピングであると考えております。

3ページ目でございます。プロジェクションマッピングの現行規制でございますが、前のページで、日本のエンターテインメントを成長させる可能性を強く秘めていると申し上げましたが、今後のさらなる成長に向けまして、現状の規制のポイントを簡単に説明させていただきたいと思っております。大きく言いますと、ア、イ、ウの3つの規制のポイントがございます。

ア、道路など、公道を越えての投影は不可という規制がございます。右の図のところに、間に道路があるとだめとあるのですけれども、こちらは投影用プロジェクターと、投影される壁面の間に道路があるとだめというものでございます。大きな投影を実施するためには、投影の距離が必要になってくるのですけれども、その間に道路が入ると危険という御判断があるようなのですが、現状では、道路が封鎖されている場合でも、一律にできないという状況でございます。

2つ目、イでございます。企業名、団体名、商品名は、プロジェクションマッピングの映像内に表示できないという規制がございます。少し小さくて恐縮なのですけれども、右の図は、海外の飲料メーカーの事例でございます。これは海外事例なのですけれども、企業名や商品名、商品のボトルさえも、ここに表示されているということで、これが国内ではできない状況になってございます。

ウ、表示面積の制限規制がございます。右の写真では、制限規制の1つである、高さの規制がございます。後ほど細かく説明をさせていただきますけれども、高さの規制によりまして、52メートルラインに矢印をつけさせていただいておりますが、52メートルラインより下に広告物をつけないといけないことになっておりまして、ビルの52メートルラインよりも上に広告物がつけられた場合は、もっと迫力のある広告枠、キャンパスができることになっていくのですけれども、これが現状ではできませんということになってございます。

現行の屋外広告物条例といいますのは、一番最近では、平成16年、2004年に改正されたのが最後だと聞いておりまして、新しい時代に合わせたガイドラインが必要ではないでしょうかと考えている次第です。

4 ページ目でございます。こちらの資料では、前ページのウの表示面積規制について、補足をさせていただきます。映像の中でも、渋谷が出てまいりましたけれども、こちらの映像は、アニメっぽくさせていただいておりますが、渋谷の道玄坂下にあります、ファッションビルの109を使った事例でございます。

ごらんいただいております、真ん中のちょっと上のあたりが、現在の広告枠という形になっているのですけれども、これは、高さ、大きさ、ビルの壁面に対する総量、3つの規制によりまして、制限を受けていることになっております。現時点でも人気の渋谷の広告メディアの1つなのですけれども、この規制が緩和された場合には、キャンパスの魅力がもっとふえていくと考えている次第でございます。

5 ページにいただいていただきまして、こちらで、今まで御説明申し上げたところの緩和要望のまとめをさせていただきたいと思っております。

要望点といたしまして、ア、道路をまたいだ投影実施への緩和。

イ、企業名、団体名、商品名といった、広告表示規制の緩和。

ウ、高さ、大きさ、壁面に対する総量の緩和。

この3つに関しまして、緩和の要望をいたします。

6 ページにいただいていただきまして、こちらから、後半をスタートさせていただきますけれども、規制が緩和された場合にはこうなるといった事例を、具体的に説明させていただきたいと思っております。

資料の左側のところは、海外の飲料メーカーの本社ビルですが、彼らの周年の記念ということで、ビルの壁面全体を使って、迫力のあるプロジェクションマッピングを実施したという事例でございます。こちらでも、彼らの商品でございます、ボトルが表示されておりますし、ビルの壁面全体ということで、大きなキャンバスを使った事例という形で、御紹介をさせていただいております。

右側は、プロジェクターを使っていない形でのビルラッピングという事例で、挙げさせていただいておりますが、こちらもビルの壁面の大部分を使った、大きなキャンバスを使ったビルラッピングの事例ということで、例示をさせていただきました。こちらの写真にあるように、上半身裸がいいということではございませんが、見る人に驚きとか、大きさでの楽しさみたいなことを与えるためのおもてなしの事例ではないかと考えてございます。

7 ページにいただいていただきまして、たびたびということで、渋谷なのでございますが、昨年のリオオリンピックの閉会式でも登場いたしまして、世界的にも非常に有名な交差点でございます。今、東京を観光した訪日外国人、旅行客が、こちらに寄って、自撮りをするということで、非常に有名な観光スポットになっております。

渋谷のスクランブル交差点で、規制が緩和された場合、こんなふうになるのではないかと、という事例を、当て込みで作成をしてみました。左右の壁面の大部分を活用いたしまして、こちらはテニスの競技をやっている状況ですけれども、テニスのパブリックビューイングを来街者に楽しんでいただきながら、真ん中の109のメンズ館では、飲料メーカーのボトル

も入ったプロジェクションマッピングが展開するという事例でございます。

もちろん集まった来街者の皆様の安全・安心の確保が大前提であると考えておりますけれども、こうしたエンターテイメントが世界に発信できるようになれば、さらに世界へのアピールができるのではないかと考えて、こちらの当て込みをつくらせていただいたということです。

そのほかの同様の事例ということで、自動車、電車の事例を挙げさせていただいております。ビル壁面以外でも、海外に負けないような、迫力のある、おもしろいデザインが可能になるということでございます。こちらは、御参考までに見ていただくということでございます。

以上で、私からの説明は終わりになりますけれども、最後になりますが、東京が世界から注目を浴びる2020に向けまして、安全・安心を前提とした、新しい時代に即した形で、規制を改革して、最新テクノロジーによるおもてなしを実現したい。当法人も、微力ながら、御協力させていただきたいと思っておりますので、引き続き、どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、事務局から、参考資料の説明をお願いいたします。

荒木参事官 一番下に付いている参考資料「プロジェクションマッピングに関する主な規制（イメージ）」をご覧くださいと思います。

この図は、ビルなどの壁面に道路を横断してプロジェクションマッピングを投影する場合を例としまして、関係する主な規制のイメージを示したものになっています。

プロジェクションマッピングをしようとする場合には、表示行為自体に向けられるものとしまして、屋外広告物法による規制があります。図で言いますと、上半分の青系統の色を付けてあるところがございます。これにつきましては、大きく分けて2つありまして、禁止地域等、禁止物件、許可地域等というような、上の3つの「表示ができるかどうかに関する規制」と、その下にありますように、表示を行う場合における面積や高さなどの「広告物等の規格に関する規制」がある形になっています。

もう一つが、プロジェクションマッピングを実施するために道路を使うことに関しまして、道路交通法とか道路法による規制がございます。図で言えば、下半分の緑系統の色が付いている部分です。これにつきましては、ビルの前に大きな広場などがない場合には、先ほども御説明がありましたが、道路を横断して反対側から光を投影しなければいけませんので、そのため、「道路の使用（投影）」と書いてある部分ですが、そういう規制がございます。また、その下にある、「道路の使用・占用」と書いてある部分ですが、これには、プロジェクターを設置するためのものと、プロジェクションマッピングの実施に併せてイベントなどを実施する場合におけるものの2つがあります。

先ほどの御説明の中におきましては、この図で言えば、「広告物等の規格（投影面）」

と書いてある真ん中の左側にあるところと、その隣の「道路の使用（投影）」と書いてあるところの規制の見直しができないかということであったと思われます。

説明は、以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、御意見、御質問をどうぞ。お願いいたします。

高橋委員、どうぞ。

高橋委員 御提案いただいた趣旨は、非常によくわかりました。ただ、幾つか質問がありまして、1つは、伝統的な屋外広告物規制の対象になっているお話と、今、新しい技術としてのプロジェクションマッピングのお話とが、両方がまざったお話になっていると思いました。少なくとも2 - (3)については、伝統的な屋外広告物規制の話だと思えますし、大型ビルの話も、フィリピンについては多分そうなのではないか。

ただ、御提案のもともとの趣旨は、新しい技術のプロジェクションマッピングをどうやって導入・促進すべきかというお話だと思いますので、そういう意味では、伝統的な屋外物規制とプロジェクションマッピングの違いをはっきりさせたほうがいいのではないかと思います。

屋外広告物というのは、基本的に恒常的なもので、一旦やると、変更がきかないし、かつ地域についても普遍的に規制されていると思いますが、このお話というのは、中心市街地で、昼間は余り想定されていないのではないかと思います。

村井教授 はい。

高橋委員 そういう意味では、時間を限って、かつ街区を限ってやられることを想定されているのではないか。そういうことでは、伝統的な広告物規制とは対象物が違う。それに適合的な規制をしてくれ、という話なのではないかと思うのですが、そこはいかがなのでしょう。

大田議長 どうぞ。

村井教授 全くおっしゃるとおりです。プロジェクションマッピングの技術は、今の三次元のものに対して、投影ができるということから始まっていますので、夜間であるとか、あるいは期間などが限定的であるところに、特徴があると思います。

ただし、そのための規制の根拠は、伝統的な広告の規制があるということで、後ろのほうに、そういった資料をつけさせていただいたというのが、背景でございます。今、御指摘の点は、全くそのとおりです。

それから、オリパラのコンテキストでいったとしても、2つの問題は、別であると思います。例えば東京都のバスなどが、フルラッピングになることも、ある程度の期間限定的なことはあり得ると思いますけれども、その2つは違う。根拠となる規制が、同じものが使われているからということ。本日のコンテキストは、プロジェクションマッピングが焦点でございます。

高橋委員 そういう意味では、伝統的な屋外広告物規制をどうやってはねのけるかとい

う話、対象が一緒なもの、バスみたいな話と、プロジェクションマッピングという新しい技術について、適的な規制をどう仕組むべきかという、関係省庁との関係でも、そこははっきり筋道が違わないと、すれ違うおそれがあるのではないかと思いました。そこは老婆心ながら、ご指摘させていただきます。

村井教授 ありがとうございます。御指摘のとおりだと思います。

繰り返しになりますけれども、規制の根拠が屋外広告だったので、そのことの根拠という意味で、表現させていただきました。

大田議長 そうすると、今回、規制改革として扱うのは、プロジェクションマッピングに絞って、新たなルールをつくっていくという受けとめでよろしいですか。

村井教授 屋外広告規制で、今、プロジェクションマッピングに規制があるわけですから、どのようなプロセスで、規制改革が進められるかということに関しては、私どもはそれほどの知見を持っていないのですけれども、安心・安全というのは、道交法では重要ですし、屋外広告物法というのは、規制の根拠になっております。その中で、プロジェクションマッピングをどのようにしてうまく利用できるようにするかということが、本質でございます。詳細な規制の改革の方法論ということは、私どもの今の御提案の中には含まれていないと、お考えいただいたほうがいいと思います。

大田議長 わかりました。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。林委員、どうぞ。

林委員 この会議では、珍しい、とてもインパクトのあるプレゼンをいただきまして、規制の改革により、東京はもっとおもしろくなるという、この会議のアピールに使いたいぐらいのインパクトがありました。ありがとうございます。

渋谷クリエイティブタウンの方に、実務的なことをお伺いしたいのですが、例えば渋谷の駅前の空間で、資料の3ページのア、イ、ウに書かれているもの、または5ページのア、イ、ウに書かれているようなことをしようと思ったときには、具体的には、どこの役所に申請に行って、そのときに、何に基づいてノーと言われるのでしょうか。そこを教えてくださいませんか。

富田理事 例えば渋谷で実施をする場合に関しましては、事務局におつくりをいただいた、参考資料で御説明をさせていただきますが、私どもは、渋谷区役所に相談に上がります。渋谷区役所の場合は、東京都との連携である、屋外広告物条例に則した形で、相談に乗っていただくわけなのですが、そこからは、先ほど御説明申し上げたとおりで、これまでの屋外広告物条例の規制でしたり、道路を挟んで投影してはいけないということから、前に進まないという状況でございます。

林委員 ありがとうございます。

そうしますと、条例の規制を緩和することが1つなのだと思うのですが、一方で、先ほどのビデオの中では、アーティストの方から、ガイドラインを明確にしていないので、政策にも支障が生じるというコメントがあったかと思うのですが、そうしますと、条例自体

ははっきりしているという問題と、条例の基準が、渋谷区ではこうだけれども、東京の中でも、別の区では解釈が違うとか、解釈ばらばら問題があるのではないかと思います。また、京都では条例が違うとか、そういう条例ばらばら問題があるのか、その点は、いかがなのでしょう。

富田理事 先ほどの参考資料で御説明をさせていただきます。先ほど私から御説明差し上げた、屋外広告物法、条例に関しましては、先ほど申し上げたとおり、渋谷区役所に御相談に上がるのですが、そこで、この資料でいう、左下の道路交通法にかかわるようなところに関しては、渋谷警察に相談に行きます。さらに右下のところでございますが、道路法にかかわってくるところでいきますと、道路管理者、区道でございましたら、渋谷区になりますし、都道でしたら、東京都になってくる形になっております。

先ほどの真鍋さんのガイドラインがよくわからないというのは、何をどういう順番で、誰に相談するのかというのが、非常にわかりづらいということで、私、当日のインタビューにも立ち会いましたけれども、誰を先にするのかみたいな順番が、非常にわかりづらいという思いも、ガイドラインにはあったようです。

以上です。

林委員 具体的なそういう問題事例に対応した、規制の改革が必要であるとわかりました。ありがとうございます。

大田議長 ほかにいかがでしょうか。江田委員、どうぞ。

江田委員 御説明ありがとうございました。

プロジェクトマッピングもそうですけれども、その先の技術も、より最新のものを取り込んで、楽しいことができるはずだと思っておりますので、より魅力的なまちづくりのためにも、ぜひとも応援していきたいと思えます。

先ほどビデオの中に、都庁で、NHKがやっていたものが映りました。NHKさん、うらやましいというコメントがあって、これは、ひょっとしたら、民間あるいはビジネスでないNHKであったりとか、より公的なところで、通りやすさが違ったりとか、そういったことはあるのですか。

富田理事 今の御指摘のとおりで、先ほどの屋外広告物法、道路交通法、道路法のことをよく知っている人が、どういう順番でやるかということを考えた場合には、同じことをするにしても、うまくいくパターンと、うまくいかないパターンが出てきているのが現状です。

江田委員 今の話は、最初に村井先生から御説明がありましたように、産業体として動いていったほうが、やりやすいみたいなのところにもつながっていくのですか。

村井教授 産業体といっても、例えばNHKと都庁の関係というのは、それをかなり越えた、大きな力だとは思いますが。真鍋さん自身は、小さな産業体として動いているのですが、ここでも、どういうプロセスをとれば、許可がとれる、許可がとれないということがよくわからないので、うらやましいということも、真鍋さんはおっしゃったわけです。

それから、真鍋さんがおっしゃったように、ガイドラインなのか、新しいルールが何らかの形で示されて、それに従って動くことができる、そういうことが望まれているということだと思います。

繰り返しになりますけれども、どういうルールの改変が必要かということではなくて、ここで真鍋さんが表現された、あるいは我々がここで言っているのは、それがどういう限定なのか、そして、何ができるのか、そういうことは、どうやったらできるのかということを含めたガイドラインがあれば良いという表現だったと思います。もちろん先ほど高橋委員がおっしゃったような、限定的な中で動くことだとは思いますが。

もう一つ、江田さんからの技術の件なのですが、先ほど画用紙と、富田さんがおっしゃったので、語弊があるといけないのですが、これは三次元の空間があって、そこに対して、どういう表現ができるかということが、技術的なアプローチです。今、ちょうど日本は、オープンデータの一環として、三次元地図をつくっていくということを進めておりますけれども、こういうことができますと、三次元の空間に何を表現できるかということの精度も非常に上がってまいりますので、それは先端技術的な意味での大きな貢献になってきます。そういうことも、日本での技術的な、あるいは社会的な発展と同期して、大きな期待ができるのではないかと思いました。

以上でございます。

大田議長 よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。

プロジェクションマッピングを建物単体やプライベートな場所以外でやる場合のルールとして、海外に何か事例はあるのでしょうか。

富田理事 こちらで調べた範囲でいいますと、一番大きいのは、それをやることによって、我々と同じですが、警察、こういうことをやると危険である、危険ではないというところが、非常に大きなポイントです。これは厳しくやるようです。海外では、昨今、テロのことも多いですので、それはかなり厳しく言われるということですが、大きさ規制に関しては、かなり自由度が高いということ聞いております。

大田議長 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

きょうは、大変貴重なお話をありがとうございました。プロジェクションマッピングの活用が進められるように、御説明いただいた提案を含めて、関係省庁にも参加してもらって、検討を進めてまいります。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

村井教授 どうもありがとうございました。

富田理事 ありがとうございます。

(村井教授、富田理事退室)

大田議長 それでは、議題の2、利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現についてのお話を伺います。

少々お待ちください。

(貞包代表取締役、吉川代表取締役社長入室)

大田議長 きょうは、タクシー事業を営んでおられます、三ヶ森タクシー代表取締役、貞包健一様、三和交通代表取締役社長、吉川永一様においで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。

順番に御説明をいただき、質疑に入りたいと思います。

恐縮ですが、御説明は10分程度でお願いできれば幸いです。よろしく願いいたします。

貞包代表取締役 三ヶ森タクシーの貞包と申します。

貴重なお時間を頂戴いたしまして、説明をさせていただきます。

資料は「多様な運転手が旅客運送サービスを提供する新たなタクシー事業の実現」です。

2ページ目です。まず私の立ち位置なのですが、ライドシェアは、白タクでありまして、安全性や事故の補償が十分に担保されていないと言われております。私もライドシェアそのものの上陸については、断固反対をしております。

しかしながら、後ほど参考情報を資料としてつけておるのですが、いろんな文献を読んだり、ロンドンとか、マニラとか、Grabとか、Uberとか、そういうライドシェアに自分で乗車しながら、ライドシェアから学べるものも非常に多くて、ただ反対を叫んでいても、だめだと考えております。

ライドシェアのよさを研究して、取り入れるべきものは、積極的に取り入れて、日本のタクシーをよりよくしていくべきだと思っております。

赤字で書いていますが、Uberに負けないサービスを提供することが、究極のライドシェア対策だと考えております。

3ページ目は、皆さん、御存じだと思うのですが、アメリカの各都市では、指数関数的に運転者の数が伸びております。

右の最近の日経の夕刊で見ましても、Uberの乗車回数が、イエローキャブを上回ったという記事もございました。

私が注目しておりますのは、もちろんUberが伸びたということもあるのですが、イエローキャブとUberの両方を足した乗車回数自体で見ますと、どんどん伸びているということで、需要が伸びていることに注目しております。

4ページなのですが、日本のタクシーを見ますと、平成7年から平成26年、約20年間で、輸送人員が40%も減少しております。先ほどの乗車回数が伸びたということと比較しますと、日本の場合には、乗車回数がどんどん減少しているということで、これは何か問題があるのではないかと考えております。

日本のタクシー事業の現状 なのですが、福祉限定車両、いわゆる福祉を専門とするタクシー、あるいは自家用有償運送、運転代行、これらの新しいサービスは、伸びております。本来は、こういった新しいサービスの形態とか、低価格帯のサービスをタクシーが担うべきではなかったのかと、反省すべきところもあります。こういったことも課題

であると考えております。

6 ページですけれども、運転者の状況なのですが、最近、本当に深刻な運転者不足になっております。この図は、私の地元である北九州市内の状況です。一番下のほうに、点線で書かれているように、2,734台というのが、北九州交通圏のタクシーの台数です。上の実線が、毎年の運転者数の推移を示しております。見てわかりますように、ほぼ直線的に右に下がっております。このまま回帰線の下に引っ張っていきますと、平成33年には、台数を割り込んでいくくらい、深刻な推移になっております。

平均年齢が64.3歳ということで、非常に高齢化していることも、問題であります。

7 ページですけれども、ライドシェアから学べるということ、具体的には、いろんな文献などを調べておるのですが、これは結論的なものです。

ライドシェアが躍進してきた背景として、利用者、運転者、運営会社、それぞれ三方よしから、伸びてきたということで、この辺については、見習うべきことがあると考えております。

1 番、配車アプリというのは、欠かせないということで、必須の内容として、クレジットの支払い、事前に運賃がわかる、迅速な配車、運転手の評価、国際性がございます。国際性というのは、例えば日本でダウンロードしたアプリをアメリカへ行っても使えるとか、そういう意味です。

2 番目は、柔軟な働き方ができる。今回、運転手が不足していることに対して、柔軟な働き方ができるということが、大きな改革の方策だと考えております。運転手の登録制度があるのですけれども、現在は会社登録ですが、将来的には、個人的なライセンスにすべきではないかと考えております。

3 番目は、安価にできる工夫を考えるとということで、Uberにつきましても、UberXという一番安いものが、非常に躍進したということでございまして、今のタクシーより安いモードのものをつくったら、まだ需要は大きくあるのではないかと考えております。

4 番目、サージプライシングについても、いろいろな状況で値段を上下させることも、ある意味では、需要に応えることができると考えています。

ライドシェアがいいとは言えませんが、こういった競争を促すことで、サービス水準が上がっていくことは、事実であると考えております。

8 ページ目です。ライドシェアに学ぶタクシー改革の道筋として、もうちょっとフレキシブルな運賃で、タクシー需要をふやす。

現状のコストを切り下げる工夫を考える。運行管理コスト等です。

多様な運転者が提供できるサービスとして、後で1.5種と書いているのですが、二種免許の無意味なハードルをとっていく。

コストカットした別モードのタクシーを考えるということで、ぶら下がり自家用車運送をやったらどうかということを考えております。

9 ページ目ですけれども、現状のコストは、総人件費が7割強、その他、燃料費などあ

りますが、まずコストを下げていくということで、配車のコスト、事務経費、運行管理のコストを下げていくということです。これらについても、具体的な目標をつくって、幾ら下げるかということで、考えていく必要があると思っています。

さらに今回は自家用運転者の活用を考えております。

10ページ目は、コストカットした別モードのタクシー、大胆な提案ということで、これは私が2年ほど前に提案させていただいたものなのですが、現在あるタクシーを、半分は今と同じ、流しのできるタクシーにして、あとの半分は、ロンドンのプライベートハイヤーを見習っているのですが、ハイヤー的なタクシーにする。1.5種と書いていますが、そのあたりは、こういった免許が必要かということ議論すべきということで、1.5種ということにしております。もうちょっとフリーなタイプのハイヤーをつくったらどうかということです。

これらの管理は、全て配車アプリで、タクシー会社が担うというイメージを考えております。

11ページですけれども、多様な運転手を活用できる新たなタクシー事業ということで、上のところと重なるのですが、運転手の要件、雇用、車両の要件とか、大体は現在ある訪問介護事業所が行う、いわゆるぶら下がり許可と呼んでいますけれども、許可基準に倣うような形で、タクシー会社ができないものかということを考えております。

最後のページは、弊社のタクシーメニューで、つけ足しですけれども、現在、定期券とか、フリーパスなどをやっております、まだまだいろんなことをやりたいのですが、その辺ももうちょっと緩和できたらいいと思っています。

以下は、参考情報として、後ほどごらんいただけたらと思います。

以上で終わります。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、引き続きまして、三和交通の吉川様から御説明いただいて、あわせて質疑を行わせていただきます。よろしく申し上げます。

吉川代表取締役社長 三和交通の吉川と申します。よろしくお願ひいたします。

私は、救援タクシーの基準の緩和についての御提案をさせていただきます。

提案構成について、まずお話をさせていただきます。

弊社の概要と、その後、救援タクシーとはどういったものなのかを御説明いたします。

そして、弊社がことしの3月にリリースしようとした、救援タクシーの拡充させた、タクシー便について、お話をさせていただきます。

タクシー便のメリットについてお話をさせていただいて、最後に、規制改革推進会議様への要望を述べさせていただきたいと思ひます。

会社概要でございます。三和交通株式会社は、573台のタクシーで、神奈川県、東京都、埼玉県など、5つの営業圏でタクシーの運営を行っております。

以下がグループ会社になります。これは御参考まで載せております。

早速、3ページの救援タクシーについてお話していきますが、救援タクシーとは、タクシー事業者が行う救援事業等として、平成元年より認められている事業でございます。

この図のとおりなのですが、例えば病院にカーディガンを忘れてしまった。それをぐあいが悪いのに、またとりに行かなければいけない。せっかく病院に行って、家に帰ってきて、また行くのは、ちょっとという方に、タクシー会社にお電話をしていただいて、かわり病院まで忘れ物をとりに行って、御自宅までお届けするようなサービスを含んだものでございます。

救援事業自体は、4ページの救援タクシーの届け出にございます。事業計画書は、届け出になっております。認めていただいているのですが、事業内容として、緊急の要請を受けて、買い物、忘れ物、手荷物、書類等の受領届け出と書かれております。そのため、緊急時の要請を受ければ、貨物運送を行えるというのが、タクシー業界の通念としてございました。

ただ、下に注釈がありますが、規制改革実施計画に基づいて、国土交通省様のほうで、過疎地にのみ、貨客混載が進んでおりますが、これは救援事業という全く違うアプローチで、形態も違うものだと考えております。

5ページでございます。これは弊社がことしの3月に実施しようとした、タクシー便のプレスリリースでございます。救援事業計画書の届け出をしていたことから、救援タクシーの一環として、宅配サービスを拡充したタクシー便というものを実施しようとしたところ、関東運輸局神奈川運輸支局様より、それは待ってくれと言われてしまいました。今は延期という状態で、何もやっておりません。

実際、タクシー便というものがあつたら、どんなメリットがあるのかということ、6ページからお話していきます。

多様化するお客様のニーズに対応できる。

貨物運送事業の人手不足解消の一助となる。これは後ほど細かく説明させていただきます。

タクシーリソースの有効活用が可能になる。24時間、365日走っているタクシーを、もっと有効活用できないかという御提案でございます。

7ページで、多様化するお客様ニーズに対応可能とございます。これは実際にあった、お客様からの要望のケースでございます。企業様によっては、夜間11時ぐらいに、次の日の朝までに、遠隔地、多摩から千葉なのですが、そこに部品を届けてほしいという依頼を受けるのですが、現状ですと、荷物を持ってお客様に乗っていただいて、目的地まで着いて、荷物を置いて、またタクシーに乗って帰ってくることになります。これは労働時間の問題もありますし、帰って寝たいという方もいらっしゃると思いますし、結構無駄が多いのです。でも、これがタクシー便であれば、片道程度の料金で、移動時間なしで済ませることが出来ます。

考え方からいうと、バイク便に近いものだと考えています。バイク便ですと、確かに早

いのですが、運べる量が限られております。それに類似したサービスもなくはないのですが、大きく世の中に認知されているものは、今のところ、少ないように感じております。

8ページ目です。貨物運送事業の人手不足解消の一助とあります。宅急便の取り扱い数は、年々ふえておりまして、この先も、予測としては、ふえる予測でございます。

実際にあったのは、貨物運送事業者様から、夜間配送をかわりにやってくれないかというお願いを受けました。これは完全にお断りしております。深夜帯の再配達で、トラックと人を1人押さえて、3カ所だけのためにやるのだったら、タクシーに任せたいという要望だったのですが、これはタクシーから見ますと、完全に貨物になってしまうので、今はできませんということで、お断りいたしました。

もう一件あったのは、引っ越しのトラックに乗り切らなかったのも、段ボール2つのみ、届けてほしいというお願いがございました。当然予約制ですので、当日、引っ越しするのに、2個乗らない。もっと大きいトラックをその場で用意はできませんし、もう一台というの、なかなか難しいです。ただ、そこらじゅうに走っているタクシーであれば、即時で受けて、運ぶことができます。これもお断りしたのですが、結果、荷主様に一緒に乗っていただきまして、解決いたしました。これは二度手間になってしまって、申しわけなく思っております。

こういったところも、人手不足の解消の一助と考えております。

9ページ目ですが、1日のタクシーの稼働について、御説明させていただきます。タクシーの需要は当然24時間で、時間帯によって、かなりのばらつきがございます。多いのは、午前中、出勤、あるいは病院に行く時間帯と、あと、終電間際の時間帯が最も忙しい時間帯でございます。

ただ、タクシー事業者としては、需要に応えるために、出庫時刻の時差シフトで、24時間の稼働を確保しています。

10ページ目の図のように、タクシーリソースの有効活用が可能であると考えています。割とアイドルタイムがあるので、ここでタクシー便とか、あるいは違うことができるのではないかと、今、考えています。

11ページで、もう一度、出させていただいておりますが、こういった一石三鳥のサービスがあると私たちは考えておりましたが、残念ながら、今は凍結しています。

12ページ目ですが、タクシー便凍結の理由でございます。太枠内が主な理由なのですが、一文、読ませていただきます。「単に役務を提供する行為及び役務提供に連動して生ずる非定型的な物品輸送であって社会通念上貨物運送行為とみなされないものを行う場合についても、実情に応じてこれに準じた取り扱いを行うこととされたい」ということで、社会通念上、貨物が主となると、エヌジーなのです。役務がついていれば、オーケーというニュアンスだと、受けとめています。

私どもでは、昨年11月より、ペットタクシーをやっているのですが、ペットだけをお預かりして、病院にお届けして、診察券をお渡しして、預けてくる。あるいはペットだけ

をお預かりして、ペットホテルに持って行って、お預けする。そのときも、受け付けをするといった役務がついていれば、ぎりぎりセーフです。

関東運輸局様から質問があって、こう答えて、これは役務がついているので、大丈夫ですというお話をしたときは、問題なく大丈夫だったのです。それを弊社で勝手に拡大解釈して、御迷惑をかけてしまったのですが、手荷物と役務がセットなら、全部オーケーなのではないかと、強引にやってみました。残念ながら、今は凍結となっております。

13ページ、規制改革推進会議様への要望といたしまして、社会通念上、運送行為とみなされないという解釈が、現状は曖昧な解釈になっておりますので、タクシー事業者から見ていると、ここがグレーなのです。ですので、この要件が本当に必要かということの問題提起させていただきたいと思います。

恐らく貨物運送事業者様との競合を懸念していると思うのですが、我々は、決して定期便とか、ルート集荷とか、ルート配送などをするわけではございません。あくまで一契約、バイク便と同じように、あるいはタクシーを呼ばれるお客様と同じように、1回呼ばれたら、1回行って、届けるということを繰り返していきます。料金形態は、エリアによって若干違うのですが、大体時間貸し料金です。30分で3,000円弱かかりますので、非常に高価であります。ですから、かなり限られた需要になると考えていますので、同様のサービスを同一価格帯で提供するような競合は、決して生じないと考えています。

市場に委ねることで、利用者のニーズにあわせて、適正にすみ分けが進んでいくのではないかと、何となくですが、予想をしております。

私どもは、当然本業がございませぬ。タクシーで旅客をやっていくことが本業でございませぬので、それを妨げない範囲であれば、高い価格帯でありますし、あいた時間に、今までそんなに浸透していなかったサービスを提案するというのは、シェアリングエコノミーとしては、一番きれいな形なのではないかと考えております。

一番下、社会通念上貨物運送行為とみなされないの要件を削除して、その中に、規制として、同時に複数契約をしないとか、あるいは一度に輸送可能な荷物の量、例えばトランクにおさまる限り、後部座席等に荷物を積まないとか、そういった規制をかけることによって、やっていけるのではないかと考えております。

以上のことを御提案とさせていただきたいと思っております。

以下、参考資料なのですけれども、15ページ目、タクシー便の仕組みとして、当初考えていたことは、荷物を即時運びたいお客様からお電話で受けて、無線室のオペレーターが乗務社員に指示。お客様のもとに乗務社員が向かって、その場で、時間貸しの料金精算をして、荷物を目的地まで届け、サインをいただくという流れとなっております。

16ページにQタクというものがあります。これは神奈川県生活支援ネットワーク協同組合が平成12年からことしまでやってきたサービスでございます。救援事業の届け出を受けて、このパンフレットをつくり、関東運輸局神奈川支局様にこちらを持って行って、確認をとった上で、やっていたのですが、陣痛119番は物すごい数が来るのですが、ほかのこと

に関しては、ニッチ過ぎて、全く需要がなかったのです。うまく広告できていなかった。マーケティングが完全に失敗していたので、これが私はもったいないと思って、タクシー便と銘打ったのですが、タクシー便というネーミングそのものが、運送を主としているのではないかというところに抵触してしまいまして、現状は、ストップしている状態でございます。

以上をもちまして、三和交通からの提案とさせていただきます。どうかよろしく願いいたします。ありがとうございました。

大田議長 どうもありがとうございました。

それでは、御意見、御質問をよろしく願いいいたします。

森下委員、どうぞ。

森下委員 最初の三ヶ森タクシーさんの12ページのところで、御質問をしたいのですが、弊社のタクシーメニューということで、定期券とか、魅力的なメニューがいろいろ書いてあるのですが、これは現在できているのですか。これはできない例として出しているのか、どちらなのですか。その下に、14年間扱えずと書いていますけれども、先ほど実際にできているという表現もあったような気がしたのですが、どちらなのですか。

貞包代表取締役 これは第三次構造改革特区で申請をして、規制がちょっと緩和されているときに、うちが正式に認可をとったのです。ですから、今もやっています。

森下委員 その下の14年間扱えずというのは、14年扱えなかったものが、できたという意味なのですか。

貞包代表取締役 正式な認可をもらったのですけれども、その後、規制が強化になりましたので、扱うことができなかったということです。変更すると、できなくなります。規制が強化になって、今はこれができないのです。今、やっていますから、そのままであれば、できるのですけれども、何か変えようとする事ができません。そういう意味合いです。

大田議長 改善ができないということですね。

貞包代表取締役 改善ができないということです。

森下委員 例えば月額1万5,000円以上を2万円にしたら、できないという、そういう意味ですか。

貞包代表取締役 そうです。

森下委員 それもふざけた話ですね。

八代委員 今でも特区ではできるのですか。

貞包代表取締役 特区で出したのですが、そのときは、国交省の回答が、現状の法律でできるという回答だったので、うちが申請して、とったということです。

森下委員 特区でも、変えることができないという理解ですね。

貞包代表取締役 今はできないようになっています。

大田議長 どうぞ。

森下委員 今度は三和交通さんなのですから、16ページの救援タクシー、Qタクの話なのですが、これはタクシー便に変えただけで、だめになったということなのですか。先ほどは、そう聞こえる説明でした。

吉川代表取締役社長 宅配サービスというの、本来はアウトだったのですが、これを持ち込んで、御相談させていただいたときに、ルート配送とか、定期便という貨物事業を侵食するようなことはしないでくださいと言われて、もちろんそういったことは考えておりませんという返事をして、運用されていきました。

そんなに表に出ていませんでしたので、弊社が、ことし、タクシー便としてメディア向けにプレスリリースを行ったところ、某テレビ局様が、関東運輸局様に連絡をして、これは本当に大丈夫なのですかという話になって、だめですという回答になったというのが、現状でございます。

大田議長 ほかにいかがでしょうか。原委員、どうぞ。

原委員 ありがとうございます。

2つ目の三和交通様のお話で、社会通念上、貨物運送行為という意味が、さっぱり理解できませんでした。例えばなかなか買い物に行けないようなお年寄りのうちに、救援事業として、食事をデリバリーするというのは、貨物運送行為になると、お考えになるべきものなのではないでしょうか。どうなのではないでしょうか。

吉川代表取締役社長 この中に、買い物の代行サービスがございますので、頼まれたものを代理で買って、持っていくことは、可能となっておりますが、例えばUberEATSのように、食事の宅配を主とした事業になった場合は、エヌジーになると考えております。

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。

三和交通さんにお聞きしたいのですが、普通の運送業との違いを明確にするために、例えば会員制にするとか、そういう形で差別化して、クレジット払いにする。多分政府が心配しているのは、麻薬の配送にでも使われたら困るということがあるかもしれないので、お客のほうも身元をきちっと確認するようなことで、考えられないかどうかということですか。それだけ会費を取ってもいいし、付加価値を高めるということは、考えておられるかどうかということですか。

吉川代表取締役社長 登録されたお客様の利用を想定しておりますので、まずは弊社の無線室のオペレーターで、顧客情報を持った方が、あるいはアプリから会員登録をされた方の御利用を想定しておりました。

八代委員 ありがとうございます。

大田議長 江田委員、どうぞ。

江田委員 三ヶ森タクシーさんのほうへの御質問なのですから、イメージが湧かなくて、10ページのぶら下がり自家用車運送であったりとか、ぶら下がりのところのイメージを教えてくださいたいと思います。

貞包代表取締役 今、弊社は、普通のタクシーと介護タクシーという、いわゆる介護保険のものと、両方やっているのですけれども、その中で、青ナンバーで介護タクシーをやっておりまして、介護保険と運送事業を両方持っているところは、白ナンバーもあわせてふやすことができるようになっております。それをぶら下がりと言っています。11ページが一番下に書いてありますが、許可基準というものがあるのですけれども、現在、許可基準に相当するものをぶら下がりと呼んでいます。そういう意味合いです。タクシー事業者がその下にぶら下がってというか、自家用車で運送ができるという意味合いです。

大田議長 ほかにいかがでしょうか。

三ヶ森タクシーさんにお伺いしたいのですが、同じ10ページにあります、1.5種免許というのは、何かイメージがありますでしょうか。

貞包代表取締役 一種免許というのは、タクシー業界としては、衝撃だと思ひまして、今、私のイメージとしては、例えば中型限定を解除するのに、5時間ぐらいの講習を受けると、限定が解除できたりするのですけれども、そういうある一定の時間の講習を受けて、1.5種というか、名前はいいのですが、そういうものをつくるとか、あるいは今、UD研修とか、そういうものがありますけれども、そういう研修をやることをイメージしております。

大田議長 UDですか。

貞包代表取締役 ユニバーサルデザインタクシーの研修があるのですけれども、そういうものを受けることによって、付加するとか、私のイメージでは、一種にプラスアルファのものをつけるというイメージです。

大田議長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。高橋委員、どうぞ。

高橋委員 最初の三ヶ森タクシー様の10ページですけれども、非常におもしろい発想だと思いました。タクシーの人と雑談をすると、客が通りで立っているときに、路線変更をするとか、お客さんを降ろしたり、拾うときに、事故が一番多い。それは技量的に一番問題で、流しではないタクシーというのは、ある意味では、そういうリスクがないので、多少免許の基準を変えてもいいと思うのですが、どうでしょうか。ただ、ちょっとした講習でいいという話になると、担当官庁の合意も得にくいと思うのですが、どこまで緩和できるとお考えでしょうか。

貞包代表取締役 免許の話ですね。

高橋委員 はい。

貞包代表取締役 例えば自動車学校の数時間とか、そういうイメージで、運転の付加的な研修をするというイメージです。ただ、今の警察の制度からいうと、そう簡単ではないという気がします。

高橋委員 どうもありがとうございます。

大田議長 ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

高橋委員 今度は三和交通様ですけれども、もともとのたてつけが、救援事業に係る例

外というところから出発したので、それを部分的に突破していくというのは、国交省の関係では難しいという気がするのです。そういう意味では、正面突破を図る、すなわち、単なる配送ではなくて、役務が加わって、かつ、かなり高度な、要するに人がきちんと面倒を見ますみたいな役務ですという点において、単なる配送と差別化はできると思うのです。そういう形で、正面突破するという考え方は、事業者さんにはないのでしょうか。

吉川代表取締役社長 正面突破とおっしゃいますと、貨客混載として進めるという形ですか。

高橋委員 新しいタクシーの業態を認可してもらおうということです。認知してもらおうということです。要するに運転手が役務を引き受けて、何か物を運ぶ。荷物を運ぶということではなくて、それにある種の高度な役務、例えばペットをきちんと運ぶとか、そういうプラスの役務をやったということで、単純な貨物運送ではないという、タクシーの新しい業態を国交省に認めてもらおうという、正面突破という考え方はないのでしょうか。

吉川代表取締役社長 私どもとしては、救援事業があって、ここの中で、手荷物等を扱えるという文言がありましたので、ここを広げることが一番近い道だと考えて、今回はお話をさせていただきました。

もちろん役務を兼ねた、便利屋タクシーみたいな形のものを認めていただければ、それはそれで、新しい可能性があるのではないかと考えております。

大田議長 八代委員、どうぞ。

八代委員 先ほどの件の確認なのですが、三ヶ森さんのほうですが、12ページの弊社のタクシーメニューについて、特区を申請されたら、国交省が今でも可能なのだからといって、それで終わったのに、後で規制を強化して、やはりだめだった。そうであれば、再び特区申請をすることも可能なわけですね。

貞包代表取締役 可能かもしれません。

大田議長 いかがでしょうか。

貞包さんに1つお伺いしたいのですが、10ページに、「台数や運賃規制なし」とありますが、運賃は11ページで見ると、予約配車のみ可で、金銭の授受は禁止、と。クレジットカードが何かということだと思うのですが、運賃に関しては、予約の時点で、双方の取り決めで決めるということで、よろしいのでしょうか。

貞包代表取締役 ロンドンのプライベートハイヤーのイメージなのですが、タクシーはタクシーメーターで、ロンドンタクシーはちゃんと決まっています、プライベートハイヤーは、会社ごとに料金を決めている形になっていますので、私のイメージは、会社ごとに、自由に料金を決めているという感じです。

大田議長 わかりました。ありがとうございます。

ほかに何かございますか。どうぞ。

松本副大臣 今、タクシー会社で、普通の一種免許の人を募集して、自動車学校に行かせて、二種免許を取らせます。二種免許を取らせるのがそんなに難しいことなのか、普通

の一種免許の人だったら、二種免許はそんなに難しくなくて、1～2週間で取れるものなのかという、実態を聞かせてほしいのです。誰もが二種免許をそんなに難しくなく取れているのだったら、規制緩和する必要はないのではないかという発想が当然出てきます。

それと、運転手登録制という場合に、働き方改革との絡みもあって、非常に魅力的な提案という感じもするのですが、二種免許を持っていれば、個人タクシーができるわけではないので、その差というか、そこら辺がどうなるのかということをお教えしてもらいたい。

三和さんに聞きたいのですが、今、宅配サービスがだめになっているわけです。これは1回、神奈川県生活支援ネットワーク協同組合が、県のどこかと相談をして、組合自体に県が深くかかわって、行政的に指導してつくられた組合なのか、ただ単に一般の人たちが勝手につくってやった組合なのか、そこら辺の行政とのかかわりがわからなくて、行政が入って決めたことを、すぐだめにしてしまうみたいな話なのか、そこら辺を説明していただくと、ありがたいです。

大田議長 貞包さん、どうぞ。

貞包代表取締役 二種免許を自動車学校で取るのは、大体二十数万円ぐらいで、2週間程度で取得ができますので、それが短いというか、長いというか、感覚的なものはあると思うのですが、私が直接面接などをする限りにおいては、割とハードルがあるという感覚は、個人的には持っております。その辺がもうちょっと簡単になればというところはあります。

確かに個人タクシーさんは、今、個人になるのは、ハードルが高いので、そういう面ですと、おもしろくないというか、簡単に個人的なタクシーができるとなると、その辺の整理が必要という感じがします。

松本副大臣 教えてほしいのですが、2週間で二十何万という場合のハードルというのは、値段的なハードルなのか、普通の一種免許を持っている人が、二種免許を取ろうとするのに、合格率が30%しかありませんとか、50%しかありませんとか、ハードルというのは何なのか。金の問題なのか、時間の問題なのか、本人の能力の問題なのか。

貞包代表取締役 能力的なものは、余り影響しないです。ほぼ取れますので、合格率が云々ということはありませんから、料金と時間のハードルです。会社が金額を立てかえて、2年間ぐらいで返していただくとか、そういう制度が多いとは思いますが、そういうもののハードルだと思います。

大田議長 お願いします。

吉川代表取締役社長 神奈川県生活支援ネットワーク自体は、全国で最も早く陣痛タクシーを始めた団体でございます。ですので、陣痛タクシーを始めたことに関してとか、物によって、行政とお話し合いをしたことはありますが、パンフレットをつくるに当たっては、特に相談をして決めたということは、伺っておりません。

発足当時、私はここにはおりませんでしたので、それ以上のことはわかりかねます。申

しわけございません。

大田議長 どうぞ。

松本副大臣 三和さん、荷物だけをとって届けるという話の中で、すごく心配なのは、今、振り込め詐欺とか、オレオレ詐欺などで、受け子というのですか、そういうことに使われる心配というのは、ないのでしょうか。登録をどれだけ正確にすることにかかわってくることなのですけれども、スマホで登録しましたということだけでやられてしまうと、まさしくオレオレ詐欺集団は、タクシー会社へ電話して、どこ行って、紙袋1つ受け取って、ここへ運んでくれと言われてしまうと、すごく嫌だ、心配をするのですが、その点はどうなのでしょう。

吉川代表取締役社長 スマホのアプリの登録でありまして、電話自体が盗まれた物であったりした場合は、どうしようもないことがあり得ると思うのですが、ただ、料金決済のクレジットカードと電話番号の認証を併用しておれば、ある程度は、抑制できるのではないかと考えております。

あと、無線室への電話の場合も想定しておりまして、電話の場合も、ほとんどが固定電話からの登録になっております。ですので、地元の方々の利用を想定しておりまして、そこから先は、研究課題だと思います。

松本副大臣 ありがとうございます。

大田議長 いかがでしょうか。よろしいですか。

ありがとうございます。

きょうは、三ヶ森タクシーさんと三和交通さんから、大変貴重な御要望をお聞きいたしました。

タクシーをめぐる規制については、第一期でもいろいろ議論をしまいいりました。実際、今、外国人による白タクの問題も大々的に報道されております。もちろんこれは違法行為ですので、取り締まりを強化するのは、当然必要なのですが、一方で、既存のタクシーが十分なサービスを供給できていないという面が背景にあることも、否定できないのではないかと考えております。しかるべく規制を見直すことで、利用者のニーズに応えることはもちろん、国際化、人材不足といった業界の問題にも対応する余地があるのではないかと、今後、国交省ともよく意見交換をしていきたいと思っております。

きょうは、本当にありがとうございました。

(貞包代表取締役、吉川代表取締役社長退室)

大田議長 それでは、最後の議題です。規制改革ホットラインについて、事務局から説明をお願いいたします。

福田参事官 お手元の資料3 - 1をごらんください。規制改革ホットラインの運用状況について、御報告いたします。

10月10日時点のホットラインの提案の受け付け件数は、資料3 - 1の左上に記載のとおり、909件となりました。

いただいた提案のうち、所管省庁へ検討を要請いたしましたのは、上の段の表の右下の記載のとおり、666件でございます。

そのうち、所管省庁より回答を得られましたのは、資料3 - 1左下の記載のとおり、638件でございます。

今、申し上げました、受け付け件数909件と、省庁への検討要請666件との差が大きい理由でございますが、9月に実施いたしました、ホットラインの集中受け付けキャンペーンの成果でございます。キャンペーンの1カ月間の期間で、400件余りの改革提案を頂戴いたしました。

いただいた提案に関しましては、事務局にて、1件ずつ丁寧に読み合わせを行っております。場合によっては、御要望者への詳細を確認するなどして、提案内容の精査をしている最中でございますので、近日中に所管省庁への回答要請をいたします。

続きまして、資料3 - 2をごらんください。今、御案内いたしましたとおり、いただいた改革提案は、所管省庁の回答とあわせて、ホットライン対策チームの主査、主査代理及び委員の先生方に審査いただき、各ワーキング・グループへ振り分けられます。

今、ごらんいただいておりますリストは、先生方の審査を経て、本会議またはワーキング・グループで、既に検討中または検討が予定されている提案事項です。

提案の詳細は、リストの右側に振られましたページにて、ごらんいただけます。

資料3 - 2の2枚目をごらんください。こちらは、ホットライン対策チームにおいて、検討が必要ではないかと、数多い御提案の中から、ホットライン対策チームの先生方に、再検討の必要性を御検討いただいたものでございます。

今回の御報告から、提案ごとに、新規、継続の区別、及び所管省庁からいただきました回答をお示ししております。

継続の区分が示された御提案は、所管省庁の回答に納得がいかないなどの理由で、何度も改革要請をいただいているものです。省庁からの回答は変わらない場合が多いので、やりとりが繰り返されております。

委員の先生方には、各提案の右に記載があります、別添の資料のページをお目通しいただきまして、改革の必要性について、御検討をお願いしたいと思います。

もう一枚おめくりいただきまして、資料3 - 2の中ほどの3、専門チームで扱う事項をごらんください。ホットライン対策チームの主査の御判断により、こちらに記載されております6件の御提案は、専門チームにて検討されることとなりました。

最後に、資料3 - 2の一番最後につけております、資料3 - 3をごらんください。こちらは、9月の集中受け付けでお寄せいただきました、391件の提案の内訳を記載しております。御参考までに、ごらんいただけますよう、お願いいたします。

ホットラインに関する事務局からの御報告は、以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

ただいまの御説明について、御意見、御質問はございますでしょうか。

大田議長 江田委員、何かございますか。

江田委員 特にありません。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、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でしょうか。

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。

大田議長 それでは、これで本日の会議を終了いたします。ありがとうございました。