

規制改革推進会議（第25回） 議事概要

- 1．日時：平成30年1月18日（木）9:59～11:53
- 2．場所：中央合同庁舎4号館4階第4特別会議室
- 3．出席者：
 - （委員）大田弘子議長、金丸恭文議長代理、高橋滋、林いづみ、
原英史、森下竜一、八代尚宏、吉田晴乃
 - （政府）松本副大臣、長坂大臣政務官、
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、
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）国土交通省自動車局：奥田哲也局長
国土交通省自動車局：金指和彦旅客課長
国土交通省自動車局：平嶋隆司貨物課長

- 4．議題：
 - （開会）
 - 1．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
 - 2．規制改革実施計画のフォローアップについて

（閉会）

- 5．議事概要：

大田議長 おはようございます。ことしもどうぞよろしくお願ひいたします。

「規制改革推進会議」第25回会合を開会いたします。

本日は、安念委員、飯田委員、江田委員、古森委員、野坂委員、長谷川委員が御欠席です。

金丸議長代理、林委員は、おくれて出席されます。

本日は、第21回会議において三ヶ森タクシーさんから提案のありました、「コストカットしたハイヤー的なタクシー」、また、三和交通さんから提案のありました、「救援タクシーの規制緩和によるタクシー便の実現に関する見解」、それから、昨年6月に閣議決定されました規制改革実施計画の自家用自動車による運送の検討状況について、国土交通省からヒアリングをさせていただきます。

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「1．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

ス実現について」に入ります。本日は、国土交通省自動車局より、奥田哲也局長、金指和彦旅客課長、平嶋隆司貨物課長にお越しいただいております。ありがとうございます。

第21回の会合で、私から、利用者の多様なニーズに応えるということとあわせて、国際化や人材不足といったタクシー業界が抱えている課題にも対応する余地があるのではないかと問題提起をさせていただきました。本日は、その問題についても意見交換をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、資料に基づいて御説明をよろしく願いいたします。

奥田局長 国土交通省自動車局長の奥田と申します。

本日は、資料に基づきまして御説明させていただきたいと思っております。早速ですが、資料をごらんいただきたいと思います。

大田議長から御紹介がありまして、三ヶ森さんから提案があって、それから、三和さんということです。資料の仕立ては三和が先に出てきておりますけれども、資料の順番で御説明させていただきたいと思っております。

まず、三和さんの提案の中身、6ページの囲みの上のほうをごらんいただきたいと思います。三和さんの御提案は、例えば、夜間に緊急で荷物を運送する場合、引っ越しトラックに載り切らなかった荷物の運送など、そういった多様な利用者ニーズへの対応、貨物自動車運送事業の人手不足の解消、昼間や夜間のタクシー需要の少ない時間帯の有効活用といった考え方で、タクシー救援事業というもので貨物運送を行うことはできないかという御提案だったかと思っております。

2ページにお戻りいただきたいと思います。論点が、タクシー救援事業で行うことと、貨物自動車運送事業の中でできないかということとあります。まず、この貨物自動車運送事業について、そもそもどういう扱いをしておるかということをお説明させていただきたいと思っておりますが、上の囲みでございます。他人の需要に応じて、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行う場合には、貨物自動車運送事業法の許可を受けることが必要とされておるわけでございます。これは輸送の安全確保もしくは荷主の利便の確保といった目的でございます。一方、自己のなりわいに附随して行われる貨物の運送行為につきましては、その運送行為が主要業務、なりわいの過程に包摂しているものと認められる場合には、貨物自動車運送事業法上の許可を要しないという扱いにさせていただいております。そこで、わかりやすい例になったかどうかはあれですけれども、貨物自動車運送事業に該当しない例とする例を、似たようなケースで書かせていただいております。1つは、エアコンの取り付けでございます。上の例は、貨物自動車運送事業に該当しない例であります。電気屋さんからエアコン取り付け業者さんBが委託を受けまして、Aのところまでエアコンを受け取って、Cさん、購入者の自宅まで搬送した上で、有償で取り付けを行う。取り付けという業務を行っている場合のこのエアコンの搬送については、この運送行為はエアコン取り付けという主要業務の過程に包摂されているということである。しかし、下をごらんいただきますと、電気屋さんから事業者Bが、これをCさんのところまで届けてよと言

われた場合のBさんが行っているトラックでエアコンを運んでいるという行為は、まさに貨物自動車運送事業に該当するというところでございます。運送自体が業務になっているというところでございます。もう一つ、飲食店の例でありますけれども、例えば、そば屋さんが注文を受けてそばをつくりまして、自分のところで出前をしている。自動車を使って配達をする。この飲食店Aの従業員の配送行為は、食べ物をつくって売るという業務の過程に包摂されておりますので、貨物自動車運送事業には該当しないという扱いでありますけれども、例えば、そば屋さんがデリバリーの業者さんにこれをCさんのところに届けてくださいということになりますと、このBさんが有償で行う物品の輸送は貨物自動車運送事業に該当するというところでございます。

3ページでございますけれども、しからば救援事業というものは何なのかということでございます。例えば、タクシー事業者が行う救援事業といいますと、お客さんから頼まれて、よく使う例なのでありますけれども、病院の順番をとりに行ったり、忘れ物をとりにかわりにどこかに行ったり、切符を買ってきてと買って買ってとといった役務を提供する行為に連動して、非定型的な物品輸送、要は忘れ物を運んできたり、切符を持ってきますので、そういった物品輸送が行われるのですが、そういったいわゆる副業としてやっているような便利屋さんみたいなことをやるわけですけれども、そういったものの過程で発生する物品輸送は、そういった行為に付随するものとして救援事業としてやっていいということになる。裏返せば、貨物運送事業に該当する運送は救援事業ではできないということでございます。そこに例が1つございますけれども、例えば、ペット受診サービスというものがあるようでございますけれども、飼い主さんから、うちのワンちゃんを病院さんのところに連れて行って予防注射をしてきてちょうだいと言って、行く。この課程で、ワンちゃんは貨物ということになりますので運んでおりますけれども、これはこういった救援事業というカテゴリの中でそういったことはできる。別途、貨物自動車運送事業の許可をとらなくてもいい。一方で、うちのワンちゃんを病院まで持って行って先生に渡してきてちょうだいという場合でありますと、これは貨物の運送に当たりますので、貨物運送事業に該当するということになって、救援事業ではないということになるわけでございます。

4ページをごらんいただきたいと思いますが、これがそれを文字にしたものといえますか、平成元年にその辺の考え方を明らかにさせていただいておりますけれども、タクシー事業者が行う救援事業等についてということでございます。1番目は、近年、そのころは平成元年ごろであります、タクシー事業の無線化の普及によりまして、その機動性に着目して、最初に始まったのはホームセキュリティの見守りサービスみたいなものが始まったと聞いておりますけれども、そういったことで「救援事業等」ということになっておりますが、こういった「緊急救援システム」または他人に対する役務提供を行う「タクシー便利屋」と言われるような新しいサービス、これは旅客運送事業ではございませんけれども、こういったサービスの実施を希望する事業者が出てきている。こういった救援事業などは、タクシー事業の合間に、本来業務の遂行を妨げない範囲内において、タクシー車

両を使用して行われるものと理解できるので、特にこれを排除するような理由もないだろう。したがって、一定の条件下においてタクシー事業者が行う「ホームセキュリティ等緊急救援システム」に参画してみずから行うこういった見守りサービスのような救援事業は、たとえタクシー車両のタクシー事業の施設を使用するものであっても、いわゆる道路運送法第19条の業務の確保義務を損ねるとは見ないと理解したと。なお、タクシーのお客さんから、先ほど申し上げました、要請を受けて行います病院の順番とり、忘れ物の代理取得、切符の予約・購入といった単に役務を提供する行為もしくは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ってよいことにしておるわけでございます。

5ページをごらんいただきたいと思います。もう一つ論点がございまして、貨物運送事業と旅客運送事業とは別に実施する必要性について書いていますが、要は、貨物運送事業と旅客運送事業で用います車両は区分しなさいということになっておるわけでございます。その考え方でございますけれども、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して貨物を運送する事業を行うに当たっては、貨物輸送の安全確保と利用者の利益の保護が必要なわけでございます。このため、貨物を運ぶ車については、物品の積みおろしが容易にできること、堅牢であること、床が平らで荷崩れしにくいなど、安全、確実に物品を積載できる構造の物品積載装置を有するなど、貨物運送に適した構造を有する「貨物自動車」を使用する必要があり、「貨物自動車」は安全な運行を確保できる範囲において最大積載量が設定することとなっております。また、貨物自動車につきましては、旅客自動車とは別のナンバーがそういった意味で付されております。下にございますけれども、緑ナンバー、いわゆるバス、タクシー、貨物自動車とあるわけでございますが、バスが2ナンバー、タクシーが3、5、7ナンバー、貨物自動車が1、4、6ナンバーということで、こういった事業を行っておるかということが外形的に把握できるようなこともしてきておるわけでございます。あと、不特定多数のお客さんが乗りおりするタクシーで貨物を運んだ場合、貨物の荷崩れなどによる旅客への危険、貨物の破損、あとは旅客による貨物の破損、旅客から伝票が見えることによる貨物を依頼している人の個人情報関係の問題など、そういったことがあるため、貨物運送に適した車両とは言えないという扱いにしているところでございます。

以上のような論点及びそれらについての考え方があるわけでありまして、6ページをごらんいただきたいと思います。そこで、三和交通さんからの御提案について、御提案の概要は先ほどお話し申し上げましたタクシー救援事業において貨物運送を行えないかということでありましたけれども、御提案の、例えば、夜間における緊急での荷物の運送や引っ越しトラックに載り切らなかった貨物の運送につきましては、これは役務の提供に伴うものではなく、まさに貨物自動車運送事業法における貨物自動車運送事業により許可を要する行為そのものに該当すると考えられまして、こういった御提案の行為につきまし

ては、救援事業等の対象範囲にすることは難しいと考えておるところでございます。

以上が、三和さんの提案についての考え方でございます。

次に、三ヶ森さんからの提案について申し上げたいと思います。

8ページをごらんいただきたいと思います。三ヶ森さんの提案では、三ヶ森さんがそういった御提案をここでプレゼンされた際に、安全性が担保されないライドシェアについては自分は反対であるとおっしゃったと伺っておりますが、8ページの御提案内容を拝見いたしますに、三ヶ森さんの提案内容であるコストカットした別モードのタクシーであります。これは1点目に運転者の請負契約を認めております。2点目に、タクシー事業において、二種免を有しない運転者の自家用車でのサービスを認めております。こういう点で、ライドシェアと同様に、安全確保、利用者保護の観点からも問題があるのではないかと考えたところでございます。こういった点について、まず、御説明させていただきたいと思っております。

9ページをごらんいただきたいと思います。まず、請負契約についてということでございます。先生方に申し上げるまでもなく、請負として働いています場合には、注文主の指揮命令を受けない「事業主」として扱われるわけでございます。その参考でございますが、これは厚労省のホームページからとってきたものでありますけれども、請負の場合、注文主から受けた仕事の完成に対して報酬が支払われるものであり、注文主の指揮命令を受けない「事業主」として扱われ、基本的には注文主との関係で「労働者」としての保護を受けることはできない。ただし、請負契約でも、その働き方の実態から「労働者」とであると判断されれば、労働法規の保護を受けることができる。すなわち、労働契約の締結があるとみなされるということだと思っておりますが、そういったことだそうでございます。タクシー事業者は、安全確保や利用者の保護のために、乗務時間の管理や健康状態の把握を行いまして、問題のある乗務員には乗務させないといった運行管理を行っているわけでございます。そのために、事業者は運行管理者を選任して、運転者は運行管理者の指示に従うこととされております。こういった運行管理を実施いたしますことから、事業者と運転者の間には直接の指揮命令関係が存在する。したがって、タクシー事業は、運転者との請負契約によって行われる、指揮命令関係のない請負契約によって行われるべきものではない。すなわち、運行管理ができないということになるわけでございます。仮に、請負契約を結んだ運転手さんに対してこういった運行管理を実施いたしますと、事業者からの指揮監督が行われるわけでありますが、その形態が請負でありましても、上記参考でございますように、実態が「労働者」とであると判断されれば、労働関係法令や社会保険関係法令の適用がなされるということでございます。なお、現在、道路運送法では、雇用契約がございまして、日雇いなどの不安定な契約である場合には、輸送の安全確保のために事業者が行わなければならない乗務時間の管理などの労務管理や指揮監督が運転者に十分徹底されないおそれがあるといったことから、こういった者についても運転者として乗務させることを認めていないという状況でございます。ということで、御提案の請負という形は適当で

はないのかなと考える次第でございます。なお、この点を働き方改革という点からコストカットという点を強調されておったようでありますので、考えてみますと、タクシーのいろいろなコスト構造があるわけでありまして、そういった請負の運転手さんが自家用車を使用することによって、事業者が費用を計上しなくなるような経費は、いわゆる車両の償却費や車両の修繕費になるわけでございますけれども、これは標準的な構成からすると大体4%ほどになっております。一方、コスト全体の72%ほどを人的が占めておるわけでありまして、こういったコストカットをすることになりますと、どうしても請負という形にして人件費をカットしているということになるのではないかと思いますけれども、そもそも今、働き方改革という中で、自動車運送事業は人手不足という顕在化が一つはありまして、バス、タクシー、トラックについて、今後、私どもも働き方改革実行計画に基づきまして、そういった事業の生産性向上、多様な人材の確保、取引、荷主とトラック事業者ということですが、取引価格の適正化とかといったものを通じて働き方改革を進めていこうとしていく中で、今、タクシー事業の労働環境を見ますと、平均所得が300万強でありまして、全産業の約6割の水準になっております。そこからさらに人件費を下げていくということは、こういった流れにも反するものではないかと思っております、事業改善をするための経営革新はしなければならぬわけでありまして、そういったところは、生産性の向上や、そういった中での利用の増加といったことを図りながらやっていくべきではないかと考えているわけでございます。

10ページをごらんいただきたいと思っております。1.5種免という提案でありますけれども、その中身がよくわからないのですけれども、現行の二種免というものについての考え方を御説明させていただきたいと思っております。まず、旅客自動車運送事業につきましては、どうしても1日の走行距離や輸送人員が多いということでございます。それから、乗客の指示による急な方向転換などに対応するため、通常より高度の運転技術や知識が必要とされる。例えば、輸送人員が多い旅客自動車による事故は多くの人命を損なうおそれがあるといったことを踏まえまして、事故を抑制し、旅客の安全を確保するため、旅客運送事業の運転者には旅客を想定した安全確保のために必要な運転技能の取得を要件とする、第二種免許というものを有することを求めています。データで見ますと、タクシーの場合でありますけれども、1日当たりの走行距離で申しますと、ハイヤー・タクシーは104～105キロほどであります。自家用車は20キロ弱であります。市街地での走行が多いということがありまして、市街地での事故割合も高くなってくる、夜間走行も多いということでありまして、こういった特徴から、タクシー事業に二種免を求める制度を緩和することは、旅客の安全の確保という観点から適切ではないのではないかと考えています。なお、海外（イギリス・フランス・ドイツ・イタリア・韓国）におきましても、職業として旅客を運送する場合には特別の免許を求めている実態となっております。なお、この二種免許につきましては、こちらの改革関係の御指摘も踏まえて、警察庁において、むしろ受験資格についての見直しを、今後、総合的に行っていく予定と聞いております。また、後ほど述

べます業界が取り組んでおりますいろいろな前向きな取り組みの中で、業界からもそういった要望が出てきておりますので、そういった方向について警察庁ともまた検討を深めていければと思っておりますのでございます。

11ページをごらんいただきたいと思います。三ヶ森さんが御提案の別モードのタクシーという点についてどう考えるかということでありましてけれども、自家用有償運送というカテゴリーがございますが、それについて申し述べたいと思います。提案では、コストカットした別モードのタクシーということで、タクシー会社が運営するボランティア送迎と提案されておりますが、このような有償運送として道路運送法上認められている自家用有償旅客運送というものがございましてけれども、これは営利事業であるバス・タクシー事業が成り立たない場合に、地域の足の確保のためにバス・タクシーを補完するようなものとして限定的に認めているという形で運用しております。自家用有償旅客運送の主体につきましては、まず、自家用車を使用して有償で旅客を運送する場合は、安全確保、利用者保護といった観点から、道路運送法の許可を受けて、バス・タクシー事業として行うことが原則でありますけれども、一方、そういった運送が成り立たない場合におきましては、地域の足を確保する必要があることから、必要な安全上の措置をとった上で、営利事業が成り立たないので当然非営利になるわけですがけれども、自家用有償運送を限定的に認めている。このように、自家用有償運送というものは、非営利の有償運送を限定的に認めたものであることから、逆に申し上げれば、営利事業として成り立つ場合には、もちろんバス・タクシー事業者がバス・タクシー事業として輸送サービスを提供することになるということでございます。なお、この自家用有償運送におきまして、運転者には二種免を必須としておりません。二種免または一定の講習を受けた一種免を持っている方となっておりますけれども、これは、自家用有償というものが、1つはタクシー事業に比べて1日の運行回数が少ない。また、タクシー事業に比べますと運送距離が短いといった実態を踏まえまして、必要な安全上の要件、二種免または一種免を有して大臣認定講習を終了しているということを求めてやっているという実態、自家用車を用いた有償運送の実態がございまして。

これをさらに掘り下げて考えてみますと、12ページでございます。1つ、最近、新しい取り組みがありますので、そういったものの御紹介も兼ねて申し上げたいと思いますが、三ヶ森さんの提案内容につきましては、現在の、今、申し上げた自家用有償旅客運送制度のもとで、タクシー事業者が自家用有償旅客運送の運行管理を受託するという形で、タクシーと自家用有償の運送が地域のニーズに応じて役割分担を行うという形で実施可能ではないかということで、これは兵庫県の養父市で取り組みが出てきております。これも各所でいろいろ御指導をいただきまして中で実現したものでありますけれども、こういった取り組みをさらに進めていくということかなと思っております。また、こういった取り組みが円滑に進められるように、自家用有償運送を行います際には、地域で協議をして、ここでこういうことをやりましょうということで運用していくわけですがけれども、円滑に進む

ようにこういったものの運用の見直しについても検討しておるところでございます。この兵庫県の養父市の運送事業でありますけれども、養父市は人口が2万4,000人でありまして、旧4町が合併した市でございます。鉄道はちょうど東側を山陰本線が南北に通っております。バスは、市内の赤線でありますけれども、全但バスが東西を接続する形でやっております。タクシー事業者は、3事業者ございますけれども、JRの駅を中心に営業しているということであります。タクシー事業者はJR駅を中心とした営業を行っております。この町、観光振興を進めていく上で、いわゆる大屋地域、関宮地域、ピンク色とオレンジ色の部分、こういったところの来訪者や地域住民の移動手段をどう確保していくかということが重要な課題となっていたということであります。この両地区を運送の区域とする自家用有償観光旅客等運送というもので、特区会議でそういった制度をつくっていただきましたけれども、そういうことでやろうということになりまして、ことしの5月から運行を開始する予定でございます。この運行主体はNPOでございます。このNPOには、自治体と観光関係団体、タクシー事業者、バス事業者もみんな参画いたしまして自家用有償運送でやろうということになっておるわけでございます。このタクシーと自家用有償の配車をさらに一本化しまして、申し込みがあった場合には、配車時に、例えば、このピンクとオレンジのエリアは駅のほうからその地域に向かっていくとなかなか時間がかかったりいたしますので、このピンクとオレンジのエリアを自家用有償、その他の地域はタクシーという形で、配車を振り分けてやっていくということで、分担し合いながら、こういった地域住民の足や来訪者の足を確保していこうという運用をしようという試みでございます。なお、申し上げましたけれども、こういった自家用有償運送を始めるに当たって地域で協議が行われるわけではありますが、その合意形成がスムーズに行われるような運用の見直しについても、今、検討を行っておるところでございます。

以上、三ヶ森さんの提案につきましては、タクシーにつきましては、請負によるということは難しいということと、二種免は必要ではないかということ、あと、地域における足の確保ということであれば、こういった自家用有償運送と組み合わせて、養父市のような例、モデルを進めていくということもあるのではないかと考える次第でございます。

13ページ以降は、きょうの提案の関係に直接は絡んでおりませんが、ちょっとお時間をいただければ御説明させていただきたいと思っております。三ヶ森さんの提案書を拝見いたしますと、「はじめに」というところの一つのポイントに、ライドシェアのよさを研究し、取り入れるべきものは積極的に取り入れ、日本のタクシーをよりよくしていくべきですという御提案でございました。この日本のタクシーをよりよくしていくべきという点につきましては、全タク連も積極的に取り組みを行っておりますので、そういったことについて御報告させていただきたいと思っております。

14ページをごらんいただきたいと思います。一昨年10月に、全タク連と言っておりますが、全国ハイヤー・タクシー連合会が「今後新たに取り組む事項」11項目を取りまとめまして、発表して、私どもも一緒になって実施いたしております。また、伺うところにより

ますと、昨年2月、川鍋会長もこの会議に出席して、これはそのときの彼が発言した中身ということなのですが、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見ていただきたいということで来た。車体のこういったステッカーなどの写真も示されたようでありまして、タクシーがITというものを身につけて進化していく。これが、我々タクシー業界が真っ先にやるべきことであると。それによって、旅客にもっと早く安くいいタクシーを届ける。これに邁進しておりますということでありまして、川鍋会長はまさに邁進して業界を引っ張っておられますけれども、昨日、タクシーの会合でお考えがございましたけれども、そこでも決意を新たに述べておられました。これまで実現した中身を自己紹介しますと、1つは、初乗り短縮運賃。初乗り運賃を東京で410円に引き下げましたけれども、これで短距離の輸送などもふえまして、トータルの旅客数や事業者の総収入がふえるという効果がございました。あと、事前確定運賃ということを実験いたしました。去年の8月～10月でございます。事前に配車アプリで予約をした際に、運賃を事前に決めてしまうというものでありまして、渋滞による迂回が生じたとか、そういった場合でも、思ったより高かったといったことがないということで、そういった評価を得ておりますし、特徴的でありましたのが、この利用者の45%が20代・30代だったということで、アプリをよく使っておられるということかもしれませんが、業界の皆さんは、こういった新しいサービスをやると新しい顧客層への訴求といったことが起こっていくのかなということで、いろいろと思いをめぐらせておられるということでございます。相乗りタクシーというものも、来週から実験をしようと思っております。さらに今後、実証実験について来年度の予算案に盛り込ませていただいておりますけれども、定額タクシー、タクシーの定期券みたいなものをイメージしておりますが、そういったもので実験してみる。また、需要に応じた変動迎車料金。需要に応じまして、410円が、東京であれば、迎車料金を変動させることによって、例えば、需要のない時間帯に迎車料金をゼロにすれば、新たな需要が喚起されるや否やみたいな、そういった実験をやってみようと思っております。ICTの活用について、タクシー事業者各社が配車アプリ導入を推進中でありまして、大手のところでありまして、全国タクシー、モタクなどがありますが、これはかなりの数で全国で普及してきております。ICTを活用しましたソフトメーターの開発・普及に向けた取り組みもやっております。これは実行計画で昨年6月に決定していただきましたけれども、その決定内容に従って取り組みを進めているということでございます。

15ページが、後先しましたけれども、これが全タク連で発表いたしました「今後新たに取り組む事項」でございます。1番が初乗り短縮運賃であります。2番目が相乗りタクシーであります。これは22日から3月まで実証実験を行いたいと思っておりますけれども、アプリを活用しまして、目的地が近い利用者同士をマッチングしまして、1台のタクシーに相乗りできるサービス。ですから、1人で乗るよりもお客さんは安くなりますし、運転手さんは相乗りしてもらうことによって1人運ぶよりも収入が多くなるといったところで、どうなるだろうかということを実験しようということでございます。あとは事前確定運賃

は実証済みでありまして、制度化して実際の運賃に取り入れるべく準備を進めております。あと、ダイナミックプライシングという名前がついていますが、これが変動迎車料金の話でございます。「定期運賃（乗り放題）タクシー」と書いていますが、こういった鉄道の定期券のようなものをつくることによって、利用者利便の増進や需要喚起が図れないかということを実験してみようということでございます。7番のユニバーサルデザインタクシーも、ジャパntaxiが報道されていますけれども、あれをオリンピックまでに2万8,000台入れようということになってはいますが、こちらにつきましても、事業者の取り組みに応じて、私どもと東京都で補助金を出ささせていただきながら進めているということでもあります。6番、相互レイティングとか、8番、タクシー全面広告規制の解禁、二種免の要件緩和、訪日外国人の富裕者層にターゲットを絞った高級なサービスをやっていく。もしくは、交通不便地域高齢者対応ということで、過疎地における乗り合いタクシーみたいなものも、バスにかわるものとして、バスが成り立たないようなエリアではタクシーの事業者が積極的に出ていくべきではないかといった取り組みを進めておられるということでございます。

30分という予定を過ぎてしまって、申しわけございません。あと数ページでございます。

川鍋さんがITを身につけて進化していくと言っておるということでもありますけれども、まさにそうやって邁進しておるわけですが、スマホ・アプリの活用ということかと思えます。その中で、特に16ページ、17ページですけれども、夜間、イベント、雨の日などの一時的な需要増に対応するため、いろいろな運送データ、天候・イベント時の情報に基づきまして需要予測を行って、効率的な配車を目指すという取り組みが行われております。これは1点目がNTTドコモなのですけれども、東京無線グループと名古屋のつばめ自動車とタイアップをいたしまして、こういったドコモの携帯電話ネットワークの仕組みの中で作成される統計に運行データを入れまして、30分後までの500メートルメッシュごとのタクシー乗車台数を10分ごとに予測していく。その社内のタブレットに、お客の獲得確率の高い100メートル四方エリアを赤囲みで表示するといったことを実験しておりまして、これは本年度末までに実用化する予定でございます。利用者の声としては、大通りから入った住宅街の路地にふだんにはない需要増を感知してタクシー車両が向かったところ、成人式に参加する和服の利用者がおられたとか、利用者の方からは、コンサート帰りなどで電車が混んでいて乗れないときにタクシーが利用しやすくなるのはありがたいとか、ドライバーとしては、ふだん得意としないエリアに行ったときの次の営業場所がわかるということでありたいということでもあります。事業者としては、経験の少ないドライバーとベテランドライバーの技術、勘、経験値の差をなくして、実車率、営業効率を上げていくのに役に立つということでありまして、東京の実験では、そういった収入増といったことも効果が見られたということでありまして、運転者の経験や勘による走行から、データをもとにした最適な走行ルートを選択することによりまして、生産性向上、実車率の向上を目指していくという取り組みでございます。

17ページは御紹介だけさせていただきますけれども、DeNAの関係で、横浜で神奈川のタクシー協会が、今、実験を行っているということでございます。

最後のページでございます。これは伺っておりますが、10月24日の会議の後、議長から、今、私どもは中国人による白タク行為に非常に頭を悩まして、警察と一緒に取り締まりをやっておるわけでありまして、そういったものは取り締まらなければならないけれども、一方で、訪日旅客に対する十分なタクシーサービスというものも提供されなければいけないということでありまして、ちょうど昨日でありますけれども、全タク連で訪日外国人向けタクシーサービス向上のアクションプランというものを決定いたしました。本体は20ページを超えるものでありますので、きょうは1枚紙のサマリーをつくってまいりましたけれども、こういった訪日中国人を初めといたします訪日外国人のニーズに対応するために、1つは、母国と同じタクシー・ハイヤーの利用環境づくり。2つ目は、言葉の不安を解消する。3つ目が、主にクレジットカード使用でありますけれども、決済の不安を解消するということと、あとはそういった取り組みについて関係機関・団体と連携したプロモーションを行うということであります。概略を御紹介しますと、まず、母国と同じタクシー・ハイヤー利用環境づくりという意味では、1つは日本の配車アプリがございませぬけれども、この多言語化を進めていこうということであります。次に、海外の配車アプリを日本で使えるようにする。日本の会社と提携する。例えば、右側でありますけれども、韓国のKAKAO、中国の滴滴、Uber、Grabといったところと提携をしているということで、実際に具体的にどこで今どんな状況でというのは申し上げられませぬけれども、主要各社、ここにあるような主要なアプリ企業との提携について協議を始めているということでもあります。また、ここにあります大手の中国の滴滴やUberは、そういった日本での規格の責任者と私も直接お会いしましたけれども、彼らも日本の法律にのっとってタクシーというものと自分たちは提携して、自分たちのアプリを使う外国人の利便性を向上させたいという話をいただいております。

あとは右側の言葉・決済の不安解消でありますけれども、1つは、外国語に対応できるドライバーをふやしていかなければいけない。これは、永住者、留学生、国際業務ビザの活用で、外国人を雇う会社が最近ふえてきておりますが、それプラス、日本人の運転手さんで、一定の講習を受けてレベル評価をされた人を1万人にしようという目標を掲げております。そのために、外国人対応の研修認定制度の充実・拡大についても話をしております。また、空港・主要駅で外国人の利用環境が向上するように、外国語が接遇できるドライバー専用の乗り場・入構レーンというものを優先的な場所に置きまして、外国人の利便向上に資するということでもありますとか、VoiceTraみたいなものを少なくとも車内に備えるといったことをするということでございます。決済の不安解消につきましても、まずは3大都市圏で来年度末までに100%対応、また、2019年度末までも地方部での普及率を倍増させることを目指していくということを目指しております。こういった言語・決済については、そういったものに対応しているというものもわかるようにするステッカ

ーをつくりまして、そういったものの表示をしていくということもあわせて考えておるといふこととございます。プロモーションについてJNTOなどと連携して進めていくということとありまして、アクションプランの目標年を、可能な取り組みについては2019年度中に達成するということと取り組んでまいりたいと考えております。また御指導を賜ればと思ひます。

長くなって申しわけありません。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、これから質疑に入ります。時間はたっぷりとってありますので、しっかりと議論してまいりたいと思ひます。まず、三和交通さんからの提案について質疑を行います。

吉田委員。

吉田委員 すばらしいプレゼンテーションでたくさん書いてくださりまして、ありがとうございました。

先ほどおっしゃっていた働き方改革で、生産性の向上、多様な人材の活用と。まさに今、起きている社会現象が女性の社会進出ですね。この年末、何が世界で起きたかという、eコマースが爆発的に、売り上げが200%とかというすごい伸びなのですよね。私は地方になぜ住めないかという、アマゾンの流通が悪くなるというのを聞いて、今、お刺身3切れからでもアマゾンで生活をしているものですから、とてもではないけれども、東京23区以外には住めないなと思ひているのです。

こちらの5ページを見させていただいて、貨物運送という荷物の積みおろしなどという大きな物というイメージだけではもうなくなっていることも考えなければいけないと思ひます。それこそ本当に先ほど申し上げたお刺身3切れから、宝飾品から、細かいものから、何でもなのです。でも、今、一番伸びているeコマースという産業の中で、絶対に途絶えさせてはいけないというものは、この物流、金流、情報の流通ですね。この三位一体で大きく伸びているSociety5.0に向かう新しいサービス産業がありまして、ここは余りぎちぎちとした規制で出鼻をくじくというのか、とにかく入りにくく、広がりにくくするようなことをできるだけしないほうがいいのではないかと思ひます。

ここでは物流のことが物すごく書かれていますけれども、先ほどおっしゃっていたスマホのアプリでスマート配車ということをおっしゃっていたのですけれども、私は通信業ですので、こちらの脆弱性をよほど心配しているのです。クレジットカードのインフォメーションから、お客様の御自宅まで行くわけですから、個人情報の宝庫なわけですよ。ところが、今のネット環境がそのようになっているかという、こっちのほうをもっと力を入れていろいろなリスクを見なければいけないのではないかというぐらいの、今の日本のICTのインフラではありますという中で、ここの危険だけ、物流のほうをハイライトし過ぎなのではないかと思ひました。

タクシー、セダンだからだめでトラックだからオーケーというような、そのパケットの中身を見なければいけないですね。何を運んでいるのか。そこはある程度、消費者のほう

の皆さんのリスク。ですから、例えば、私がキャベツ1個を頼んで、どこかでなくなっても、そんなに死ぬの生きるのという話にはならないですが、それよりは早く持ってきてほしいという世の中の流れですし、そういうサービスを提供しているものが今は伸びているわけですので、そこはお互いリスクは了解しながら、でも、その道筋はつけておくということをしないと、今、決定的に日本に足りないのはラストワンマイルですので、ここで相当失っているビジネスオポチュニティーというものは間違いなくあるわけですね。ですから、アマゾンはあるだけお金をかけてドローンなどというサービスもアメリカで相当実証実験され、それも間もなく恐らく日本にも来ますし、アジアにも来る。これはアマゾンという固有名詞を出しましたけれども、そこだけではないはずなのです。

ですので、そういったことを考えていただいて、どうやったら、この中身だったら運べるよねとか、物品の種類によって、ある程度、例えば、そのサービスレベルを決めるとか、リスクは最初から理解していただくということを前提にサービスを前向きに検討するということをしていただけるといいのではないかと思います。

まずは三和さんです。ありがとうございました。

大田議長 いかがでしょうか。

奥田局長 アマゾンの話を引かれまして、私もかなりのアマゾンのヘビーユーザーでございますので、ああいったものの配送が滞ることは困っております。特に、今はそういった人手不足みたいな実態がありますので、ことしの年末ですね。お歳暮みたいなもので、貨物の場合は一定時期に旅客以上に需要の山が立ちますので、そういうことを心配いたしましたけれども、1つは働き方改革の流れの中で、運賃は多少上げさせてもらったということと、それで人手が確保できたということで、そういったことを行ったのですが、いろいろ運ぶものなりに応じた形があってもいいのではないかとということもあるのですけれども、建前としてはこういうことであります。

そういった配達をするときに、軽自動車、日本郵便とかは軽ワゴンみたいなものでやっておりますけれども、あれは軽貨物運送事業ということで、1台からでも届け出をするだけで事業を営めますので、そういった形でアマゾンさんの下請みたいな形で入っていただければ、非常に少ない投資でそういった事業に対応できるかと。バイクですと、青ナンバーをとっていただいて、これも非常に機動的に対応できるかと思いますので、そういったいろいろな車、軽貨物でありますとか、バイクとか、そういったものを使いながらやっていけばよいのではないかと考えてございます。

吉田委員 タクシーはだめなのですか。ここのポイントというのは、タクシーであいているところに、大きな、例えば、たんすを入れるとかという話をしているのではなく、お刺身をここに置きますとか、ちょうどその地方でそういう有効利用をしようというシェアライドの話ですよ。だから、それがなぜだめなのかなと思うわけで、内容物によっては、例えば、それこそセロテープ1個から頼んだりするわけで、多分同じだと思うのですけれども、そういうときに、そこにすき間があって、危険もないわけですよ。セロテープが

転がって、ここにあざができましたとか、そういうものではないとき、内容物によってそこをフレキシブルに変えられるような、例えば、多少のリスクがあっても、そこは消費者と最初の握りでこういうものですよという理解をいただいて始めるということもありなのではないかと思ったわけなのです。

大田議長 今のご質問は、現在、どの運送関連の業界も人手不足で苦しんでいて、利用者の物流ニーズは多様化しています。そういう中で、ぎちぎちの規制で新たなサービスの芽を潰してはいけないという根本にかかわる問題だと思えます。明確にお答えください。

平嶋貨物課長 今の中身のお話があったかと思えます。確かに貨物もいろいろな種類がありまして、大きさも種類もあると思えます。今おっしゃったようなプラスワンマイルの話で申し上げますと、パケットもしくはパッケージの中に何が入っているかというのはなかなかわかりにくいというのが実態であると思えます。

加えまして、時々発生して、それはそれで非常に問題になるのですけれども、間違っただけで届いてしまって、あけてしまったときに、ほかの方の買われたものが見えてしまう。そういったところも非常に課題となってくるかと思えます。

今のタクシーのところにつきましては、座席の上に荷物を置きますと、特に小さな荷物ですと、どうしても滑ったり、移動したり、もしくは運転席の下に落ち込んだり、いろいろなことが起きてくるかと思えます。我々にも実際に宅配を利用された方からの苦情は日々来ておりまして、届かない、もしくは、違うところに行ってしまったという苦情を日々受けております。その中で、不特定多数の方が乗りおりされ、また、その普通の貨物というのは、その貨物を積むスペースにきちんと全部積み込みが終わりますとクリアに見えますので、大体何が残っているのか、どこでなくなってしまったのかというのはある程度見るところであります。そういった意味で、通常のお客さんがいつ乗ってくるかわからないような車両を使いながらということになりますと、失われたところを誰が乗っていたのか、そういうところも非常にわかりにくいということがあると思えます。

荷種によって分けるというのも、外側からできるだけ中身が見えないように今はパッケージされているものが実態かと思えますので、実際に運用していこうとすると非常に難しいところがあると思えます。

大田議長 どうぞ八代委員。

八代委員 今の御説明は、本来、事業者責任でやるべきことまで国交省で考え過ぎで、規制の論理が過ぎるのではないか。例えば、今の吉田委員の点についても、小さなものなら軽貨物があるからそれを使えといわれるが、それは兼業による生産性の利益ということを全く無視しているわけですね。

ですから、ここでもありますように、タクシーがあいている時間に貨物を運ぶ。何もお客と一緒に運ばせろとは言っていないわけで、例えば、この床が平らとか、そういうことはバン型のタクシーも最近ではふえていますし、そういうことでもいいわけです。仮に、物がなくなったらそれは事業者の責任で、官庁の責任ではない。補償も事業者がやればいい

わけで、そうした些細なことを根拠に貨物と旅客のすみ分けという形で余りにも業界保護が過ぎるのではないか。人手不足がこれだけ厳しい中で、どうやったら貨物と旅客の生産性を向上できるかを官庁も考えるべきではないか。それはお互いの相互乗り合いしかないわけだと思います。

お客と紛れるというのも、同時に載せなければいいわけで、貨物だけを運ぶ時間、旅客だけを運ぶ時間というものをきちんと分ければ済むことではないか。

ナンバーが異なるというのは全く規制側の都合にすぎないわけで、場合によったら併用ナンバーをつくれればいいだけの話であって、余りにも官庁の規制に対して民間事業者側を合わせようという考え方がおかしいのではないか。

大田議長 関連して、同様の御質問があればお受けします。林委員。

林委員 ありがとうございます。

結局のところ、タクシーによる貨物運送を行うと、どういう問題があるから、どのような保護法益があるので、規制をするかというところが、今の座席から滑るとか、そういうことでは納得がいかなかったので、ぜひその点をクリアにしていきたいと思います。

原則としては営業の自由があるわけで、それに対して、安全の観点などから、今、規制をなさっているのだと思いますけれども、こういったタクシーによる貨物の運送といった新しいサービスニーズに応えるビジネスを事業者の方々が考えたときに、それを制限しようとするのは、よほど制限する必要性があると、保護法益があるということがクリアになっていない限りは、営業の自由を害するものであると思いますので、その点は規制側として明確に御説明いただく必要があると思います。少なくとも今までの御説明では、誰も納得しないと思います。

実際にも、運用では過疎地やお中元などの繁忙期では自家用自動車による貨物運送を認めたりということで、そういったことはなさっているということですので、それができるのであれば、そもそも出発点に戻って、何ゆえに規制が必要なのかということから御検討いただきたいと思います。

以上です。

大田議長 どうぞ、高橋委員。

高橋委員 今の貨物の中身の話についてです。座席から滑るとか、いろいろとお話があったのですが、それは基本的に認める貨物の種類、運び方などを指定すればいい話です。どうもまともに規制を考えていないというか、導入を前提にして物事の頭を働かせているという御回答になっていないのではないか。要するに、認めたくないから何か理屈をつけているとしか思いがたい話なので、ここは規制論として全く成り立っていないのではないかという気がしました。

もう一つ、4ページの通達ですが、多分これは本来の業務の妨げない範囲という話と、社会観念上、貨物運送行為とみなされないもの、この2つの根拠で認めている。要するに、これを根拠に、法令解釈として認めているのではないかと思います。しかし、その本来の

業務を妨げない範囲というのは今回の提案で問題ないのではないかとということが1つと、2番目のほうの、社会観念上、貨物運送行為とみなされないものとは、非常に漠とした概念で、例えば、今、認めていらっしゃるペットの病院まで連れて行って持って帰るといったものと、定型的に、常に、24時間、そういう依頼があればそういうことを受けますよという話と、非常に限定的に、とにかく放置すれば、これは危険物になって、もしくは無価値になってどうしようもないものを緊急に運ぶという話は、そんなに質的に違いがあるわけではないのではないかと思います。

そういう意味では、御提案の中の趣旨を酌み取って、社会観念上、要するに、貨物運送行為とみなされないものと認めて、法令解釈することができるのではないかと思います。その点についてお聞かせいただきたいと思います。

大田議長 それでは、まとめてお願いいたします。

平嶋貨物課長 最初にお話のありました繁忙期の話、それから、過疎地の話がございましたけれども、まず、過疎地につきましては、考え方としては、きょう御説明したような考え方でありまして、現実の過疎地において、サービスを提供される方が減っているというところがあります。サービス自身の維持を考えていくときにどうしなければならないのかということで、両方が乗っていくということがやむを得ない状況になってくるのだろうということで始めたところでありまして。

2点目、繁忙期の話でありますけれども、これは運送事業者、配送事業者が、例えば、7月のお中元、12月のお歳暮、こういった荷物の配送が、どうしても社会慣習上そこまで納めないといけないという期日が決まっているようなもの、こういうものの需要が非常に期間的に発生する部分がございます。12月でいいますと、通常の荷量の5割増し近いピークが立っております。こういったときに、通常の車両では十分カバーできないということがありまして、この運送事業者、配送事業者の指揮に入って配送を行うということはこの期間だけ認めているところであります。ただ、こういった場合には、荷物の配送というものを専用としてそれを行っていく。また、なくなったときの責任、配送についてのいろいろなクレームの処理、また、実際に配送するに当たって、実際に届けて戸口まで入っていくこともあるわけでございますので、その教育指導というの、配送事業者の指揮のもとできちんとされるということをや要件として認めているところであります。

いずれも物流の特性というものはどうしてもあるものですから、それを踏まえて対応をしているところであります。それと違いまして、今回御提案されているような地域は非常に都市部になってくるかと思っております。需要の見方についてはいろいろあるかと思っておりますが、サービス自体を提供される事業者さんも非常に多いところでありますし、また、参入も引き続き続いているところであります。そういった両方において提供される事業者さんが存在している中で、必ずしも適していないものを使っていくということについては、いろいろな懸念があると、我々としては考えているところであります。

あと、緊急性の話、ペットを輸送するところと、緊急で物を届けるというところの差の

話でありますけれども、この資料の2ページの中でも述べておりますが、提供するサービスが、実際にはいろいろな食事をつくれるそば屋さんのような例もありますし、その他、同様の配送などもあると思います。そういう自分の仕事として物を届けられる部分というものと、この配送を主として行われるところは、実際に行われている形態によって差が出てくるかと思えます。お客さんの需要に応じて、実質的に配送のところに対価をもらって事業を行っておられるというところは、運ぶということが主体になってまいりますので、そこに着目して運行管理をきちんとやっている、ドライバーの教育・訓練をしっかりとやっている、時間をきちんと守っているかというところを見ていかないといけないところかと思えます。

急いで持っていかどうかというよりは、持っていく部分というものが反復・継続して対価を得て行われているのかどうか。それが非常に重要な観点になってくるかと思えます。

大田議長 高橋委員、どうぞ。

高橋委員 これはタクシー事業者にやってもらうのですね。かつ、タクシーの人は大きな旅行かばんだって運ぶし、ある一定の大きさの貨物の運送の経験はあるのではないですか。そういう意味では、安全にある一定規模以下の貨物を運ぶ経験とノウハウは持っているはずなのです。そこに限って認めるという線もあるのではないのでしょうか。

八代委員 まだ、私の質問に答えていただけていないので、ナンバーの点と、それから、基本的にどういう需要があるかはお客が判断し、官庁が判断することではない。緊急性より安全性のほうが大事だと、誰がそのようなことを決める権利があるのか。安全性より緊急性が大事なお客だっているわけではないかと思えます。

平嶋貨物課長 失礼しました。最初にナンバーの点ですけれども、ナンバー自体は、貨物の車両であるのか、また、旅客の車両であるのか、最大積載量が決まって、過積載が指示される車両であるのかどうか。それが外観的にわかるような形になっておりますので、ナンバー自体がそういう整理になっているということをもまず御説明したいと思います。

それから、緊急性の話、先ほどの御質問とも絡むところではありますけれども、緊急性があるかどうかというところの点ではございませんで、荷物を対価を受けて運ぶかどうか、有償性を持って、反復・継続して運ぶかどうかということが重要な点かと思っております。その中で、緊急性があれば、それに対応したプラスアルファのコストをもらわれる事業者もあると思いますし、緊急性というのは別な観点かと思えます。要は、運ぶところについての有償性ということがポイントかと思えます。

もう一点、御質問のありました点でありますけれども、配送自体、タクシーの運転手も荷物を運ぶ技能を持っているのではないかというところではありますが、これは通常のお客さんの荷物というのは、当然トランクに入れたりということをするわけでありまして、そういったトランク、お客さんが持っている、付随する荷物を運ぶことができないということを申し上げているわけではありません。

ただ、旅客と貨物が別のものでして考えていかないといけない。やはり旅客に着目した

部分というのと貨物を配送するところは、見方が当然違ってくるところがあると思います。その中で、貨物のスーツケースを運べるから、スーツケース単体の受託を反復・継続して行うということも同じように考えるかというところは、また別の観点かと思います。

大田議長 八代委員からは、兼業による生産性の向上を当然考えるべきで、すみ分けによる事業者保護が過ぎるのではないかという御質問にお答えいただいておりません。

それから、林委員からのそもそもタクシーが荷物を運んでどういう問題があるのかという御質問もありました。それについてもお願いします。

平嶋貨物課長 1点目、両方行うことによつての生産性の向上の点であります。ここについては、説明がかみ合っていないとお叱りを受けるかもしれませんが、例えばタクシー事業者のほうで1台から登録を受けられるわけでありませうけれども、軽貨物の車両を用意していただく。それによって、ある意味、タクシー車両のタイムシェアリングが大事なのか、それともタクシードライバーさんの時間を両方で活用することが大事なのか、そこは考え方はいろいろありうるかもしれませんが、今回お話を頂いているのは、タクシーの車両をそのまま使えないかというお話かと思いますが、トラックの軽であれば、ドライバーさんが届け出をされた貨物車両に乗ってきちんと車を分けて運行していただくことは可能ですので、そういう形でのドライバーさんの時間を活用した形での生産性の向上は可能かと思います。

八代委員 今の点だけなのですが、先ほども言いましたように、バン型のタクシーであれば、別に同じタクシーで貨物も積めるし旅客も乗れるということは、当然事業者ならば考えるわけですね。その点についてはいかがでしょうか。

平嶋貨物課長 複数のことを重ねて御説明して申しわけありません。荷物を積むスペースがあるところについてどのように考えるかという点ですけれども、これは一番最初に申し上げました、お客さんを積んだときの荷物、それから、この配送をしたときの荷物、大体1カ所に1つの荷物を積んでいくわけでありませうで、実際には細かい荷物を多数積むことになると思います。そういった山積みになっているようなものを一軒一軒配って、場合によっては再配達していく、持ち戻りになるということではありますが、荷物がきちんと区別されるかどうか、まざっていかないかどうか。その荷物の管理というところが、一つ課題かと思っております。

大田議長 3ページの、ペットを動物病院まで搬送するだけというのはだめということですが、今の御説明で言うと、これはなぜだめなのか。

平嶋貨物課長 ペットを単にお金をもらって病院まで運んでいく、運送するという行為についてお金をとっていくことになりまうと、まさに運送対価として収受することになります。

大田議長 荷物は混在しないし、ペットはタクシーの中に置けるし、何が問題なのか。

平嶋貨物課長 それはその車をペットを運ぶ専用のものでつくられるということに

なりますか。

大田議長 ペットを運んでくれという依頼があったときに、病院で診察を受けさせて、また連れ戻ればオーケーだ、病院に預けるだけだとだめだということと、先ほどおっしゃった車を分けて運行するのならばいいが、貨物を積むためにできていないタクシーでは運べないとおっしゃった、それはどういう整合性があるのですか。

平嶋貨物課長 幾つかの切り口をまとめて御説明しているつもりですけれども、タクシーの中にペットだけを積んで持っていくということについては、その局面だけ切り取れば、確かに車内にペットしかないこととなります。ただ、それ自体は反復・継続して輸送を行っていくということになりますと、対価をもらって物の輸送をしていくということになります。

2点目に、車内にペットだけを乗せればまざることはないのではないかというお話がありますが、ペットだけ乗せるサービスが、実際にペットの運送だけをされているのかどうか。実際には、ここに述べております救援事業というのは、いろいろな事業と一緒にやられておまして、ある意味、一番最初にありましたが、タクシーの便利屋的なサービスであります。頼まれたときに、本人が行けないところを、かわりにいろいろなサービスを提供していく。そういう意味では、ペットの輸送だけではなくて、切符をとりに行ったり、また、電球をかえに行くためのものを買ってきたりということセットで行われていると思います。

高橋委員 多分、御自分で通知の中身を理解されていないと思いますよ。ペットを連れていくだけというのは、役務ではない。かつ、役務に対する非定型的な物品輸送にも該当しないというので、これはだめという話なのでしょう。今の説明は、全然自分で理解していませんよ。

平嶋貨物課長 ペットを連れていくというのは、単にペットをA地点からB地点に運ぶだけであれば、それは便利屋的なサービス役務の提供ではない。本当は輸送サービスの役務ではあるのですけれども、ここで言っている輸送ではないところの役務の附帯業務ということにはなりませんということでもあります。

高橋委員 その話を説明しないで安全性の話をするから、話がおかしくなるのですよ。

森下委員 ここまでへ理屈を聞くと楽しいなと思って先ほどから聞いているのですけれども、言っていることも全然論理矛盾しているし、これは聞いてわかる人はいますかね。

完全に裁量行政、ここまでひどいのは初めて聞いたぐらいの勢いで聞いていたのですが、これを聞いて一般の方がこれはだめなのかいいのかというのを全く判断できないと思うのです。まざってはいけないというのであれば、引っ越し先に荷物の残ったものを持っていくというのはまざらないわけですから、行き先は1つしかないわけだからオーケーという話になってしまうでしょう。それもだめだといったら、では、それはどういう理屈なのかわかりません。

それから、過疎地という話を言いますけれども、都市部でも、過疎地でないのは東京だ

けです。私は大阪の吹田というところに住んでいますけれども、人口も30万人いますし、過疎地ではありませんけれども、夜間に荷物を運ぶ手段はないです。夜間の宅配便など来ないし、全国タクシーアプリも全然対応していない。そういう地区は、多分大阪だと、まともにやっているのは大阪市内だけでしょう。本当に繁華街だけです。それ以外のところに至っては、言われているようなこういう形を認めてもらわないと、身動きがとれないです。お酒を飲んだらどこにも何も運べない。

言っていることが非常に矛盾しているし、物すごく狭い範囲の議論しかされていないと思います。そのようなことを言ったら、それこそ東京の23区内、今のお話が通用するのは山手線の内側の人だけです。もう少しほかのところも考えてもらわないと、言っていることが本当に普遍性がないというか、きょう言った話があしたには変わっていても不思議ではないような今の理屈だと思います。

大田議長　そろそろ三ヶ森タクシーさんのご提案に議論を進めて、また後でまとめた議論をしたいと思います。

最後に1点だけ、この3ページのペットの例、ペットを動物病院まで搬送するだけだと貨物運送事業に該当するので救援事業にならないということですが、ペットを病院に連れて行って、そこで看護師さんに渡して症状を説明すれば、貨物運送事業には該当しないわけですか。

平嶋貨物課長　その線引きは確かに微妙なところはありますけれども、基本は念頭に置いていますのは、本人が行かない、ペットを渡して診察を受けることを頼んでお金を払って、またペットを買い主のところを持ち戻る。買い主は家にいて、自分のペットの病気を治したいのだけれども、それを誰かに頼まないといけない。それはタクシー会社ではなくても便利屋さんに頼むやり方もあると思いますけれども、それをタクシー会社に頼むことは差し支えありませんということ述べているところであります。

ですから、運ぶことについて着目したときに、それが主として対価をもらっているのかどうかということがポイントになってくると思っております。

大田議長　それでは、このページの上段と下段の違いの説明にはなっていないと思います。時間がありませんので、私どもは全然納得していないということで、また今後議論をさせていただきます。では、三ヶ森タクシーさんのご提案についての質疑に入りたいと思います。

吉田委員、どうぞ。

吉田委員　最初に済みません。ありがとうございます。

こちらでおっしゃっている安全性というところで、二種免許の話があったのです。それから、外国人人材の活用ですね。これは大賛成です。

実は、そこでよく聞く話なのですけれども、免許取得に技術よりも筆記に大きな比重を設けていて、それも日本語で、外国人が二種免許を取るに当たって、かなりハードルが高いのです。普通の免許もそうです。間口を広げていくに当たって、ここはどうお考えかと。

実は、うちの娘はカナダで生まれ育っているものですが、すごい運転技術なのです。あそこは14歳から運転できますからね。でも、日本ではとても免許を取れるような語学力ではなくて、そういったことは大いにオブスタクルになっているので、お考えください。

それから、ここに書かれていないことで絶対に考慮しなければいけないのは、車の技術進化ですね。イノベーションです。自動操縦、自動ブレーキとか、いろいろな装備がなされる中で、30%から40%の事故の削減というのがもう既にうたわれているのです。ですから、自動車の技術のある程度のスタンダードの指定というか、そういったものを考慮するということが免許以上に必要なのではないかと考えるところです。

二種ありきというのは非常にハードルが高いのではないかと。それよりも、これからの社会を考えると、もっと車自体の性能というものを指定、もしくはガイダンスとして、こういったところを国交省がされることも重要なのではないかと思った次第です。いかがでしょうか。

大田議長 どうぞ。

奥田局長 外国人が二種免許を取得しやすくするということがと思いますけれども、普通免許は外国語での試験が一定あるのですが、二種免許については英語での試験がないのです。だから、そういったものは業界からの要望として、我々も警察庁に要望する立場なのですが、例えばそうやって英語の免許をやってほしいとか、今、まさにおっしゃった車のイノベーションといいますか、自動運転技術みたいなもの、例えば衝突予防装置とか、そういったものの進展に応じた実技講習の見直しなどはあるかと思えます。そういったことも含めて、警察庁さんのほうに総合的に検討していただくことではないかと思っております。

外国人人材の活用という点で申しますと、ビザの関係の制約があって、例えば、こちらで仕事をしておられる留学生の方が二種免許をせっかく取ったのだけれども、それが使えないということがないように、そういった点の見直せるところがあれば。

先ほど申し上げました外国語対応のドライバーを1万人まで増やしていくというとりあえずの数値目標を置いたわけですが、そういった中で、運用の弾力化みたいなものも図れるものは関係するところをお願いして、とりあえず1万人という目標を達成し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 12ページの養父市の例なのですが、これは国家戦略特区でされている話だと思うのですが、NPOでないといけないという理由がよくわからないのです。わざわざNPOをつくって管理しないといけないという話を言われると思うのですが、例えば、普通に自治体とタクシー会社という二者があれば、話としては成り立つ話だと思うのですが、なぜわざわざこういう仕組みをつくらなければいけないのか、よく理解できないのですが、たてつけがなぜ必要か、少し御説明いただければと思います。

奥田局長 このケースは、自治体、観光関係団体、みんながNPOをつくってやりましたけ

れども、自治体に運営していただくことも可能であります。いわゆる自家用有償の主体として、自治体または非営利法人ということになっていきますので、おっしゃるとおり、自治体がやってくれてもよかったわけではありますが、これは地元で協議をして、みんなでNPO法人という形でやりましょうということで取り組んでおられる。そういった自主性を尊重した制度になっています。

森下委員 そうであれば、自治体ではなくて、自治体が要請すれば運送会社がやってもいいと思うのです。わざわざ自治体が運用しなければいけない、そこも理解できないです。二者でいいのであれば、それも可能という理解でよろしいですか。

金指旅客課長 自家用有償制度では、自治体が主体になってタクシー事業者に運送を委託するというのも認められておりますので、そういう仕組みも可能でございます。

大田議長 原委員、どうぞ。

原委員 この養父市の案件については、国家戦略特区の仕組みをつくるときに、私は特区のほうでかわらせていただきましたが、運行主体については、自治体とNPO法人以外に、民間の企業も認めるべきではないかという議論をさんざんさせていただいて、これは国交省さんがどうしても民間企業はやめてほしいということで、最後は受け入れました。

森下委員 今の国交省さんの御説明だと、民間企業ができるように聞こえたのですけれども、違うのですか。

原委員 運行主体にはなれないのです。

森下委員 でも、先ほどの国交省さんの回答をそのまま聞いたらなれるように聞こえたのですが、間違いですか。

原委員 自治体からの委託をすることはできる。

森下委員 委託はした上で、運行主体にはなれない。

原委員 運行主体には直接にはなれない。

森下委員 それは何でなれないのですか。普通に考えたら、責任があるのは運行主体でしょう。

大田議長 養父市では、タクシー事業者が5%の運行管理手数料を徴収してNPOに委託しているということを聞きましたけれども、そうであれば、直接運送会社がやったほうがいいのではないのでしょうか。

奥田局長 自家用有償のところでは御説明しましたけれども、自家用有償という形態がとられますのは、いわゆる事業者が直接営利事業としてやっては成り立たないようなケースについて、それをどう補っていくかという形でやっていくことでもあります。この養父市で言いますと、こういったピンク、オレンジエリアの輸送については、そういった形でNPOをつくって自家用有償でやるのが適当であるということだと思えます。そう地元で決められて、みんなでやっておられるということだと思えます。

原委員 そこは地元の判断というよりは、制度が先にNPOをつくらないとだめだということになったので、そうしたということだと認識しています。

先ほど特区の制度をつくる際の議論を申し上げましたが、その時点でも、営利企業はなぜだめなのかということについては、私は全く理解ができなかったです。

大田議長 営利事業が成り立たないケースということでおっしゃいましたけれども、三ヶ森タクシーさんの御提案というのは、新たな営利の運送サービスの御提案なのだろうと思います。人手不足で、なかなか事業として成り立ちにくいというときの運送サービスですね。現在は自家用の有償旅客運送を、非営利ということで限定的に認めておられますけれども、以前に藤井局長は有償であるということに必要な対価をとった上で、それを安全の経費にきちんと回して安全の輸送を確保するというのが事業運送の根本である、と言われました。とすると、必要な経費を必要な対価をとってまかない、安全を確保することは利用者の利便にかなうわけですから、営利事業として成り立たない部分であっても、新たな形で営利事業が成り立つのであれば、それに勝ることはないのではないのでしょうか。いかがですか。

奥田局長 お答えになっていないかもしれませんが、営利事業の言葉の定義があるかもしれませんが、そういう形でやってみようと思ったら新たな営利事業が成り立ったということであれば、それはいわゆる緑ナンバーのタクシー事業になるということでありませう。

大田議長 三ヶ森タクシーさんの例はそういう提案だと思えますが。

奥田局長 三ヶ森さんの提案については、内輪話をしているのかわかりませんが、彼が別の場で三ヶ森さんと会ったときに、御提案の狙いは何ですかということをお伺いしたところ、実は、北九州市ではタクシーに対して一切補助がないのですということ、コストを下げたいのですと、まず、こういうことであった。

次に、北九州市は特定地域に指定されている、特定地域は車の数が多いということなのですけれども、利用者からタクシーが足りないとかつかまりにくいといったような声がありますかと言ったら、そういうのはありません、タクシーは足りていますということでありました。

単に人件費を削減したいということであれば、労働環境の改善といった課題とどう両立させるかということも一つの論点になりますがといったところは、特にコメントがなかったということでありまして、利用者の足をどうやって確保していくかという視点とは、またちょっと違った視点での御提案だったと思えます。

北九州地域で、いわゆる特定地域ではありますけれども、タクシーが成り立たない状況になっているかということになりますと、そうではないのではないかと思います。そうすると、タクシーが成り立っているエリアで請負とか一種免でということは、制度のたてつけとして難しいのではないかと考えるということでありませう。

大田議長 ほかの方、いかがですか。

ほかの方が質問を思いつくまで、私から幾つかさせていただきます。

10ページで、二種免許でなければいけないという御提案を主張しておられるのですが、自家用有償運送の場合は、運送回数とか運送距離に制限を求めるということで二種免許で

なくてもオーケーになっているわけですね。前回議論しましたときに、高橋委員から、業として反復・継続的にやらない場合には、「中間的な安全確保策」があるのではないかと、という御意見がありました。

今、人手不足で、しかも、ニーズが多様化しているとしたら、こういう新たな中間的な安全確保策というところについて知恵を絞っていくのでなぜいけないのだろうか。つまり、この10ページに書かれているような形ではなくて、運送回数、運送距離に制限を設ければいいのではないかと思います。いかがでしょうか。これが1点目です。

現在では、たとえ有償であっても、登録をすれば反復・継続して行うことができますけれども、この場合の運営主体はタクシー事業者ではありません。ここで仮に三ヶ森タクシーさんが御提案されたようなコストカットした別モードのタクシーであれば、単に登録する以上に高い安全性が確保できる。つまり、登録以上にタクシー会社そのものが運行管理をするわけですから、安全面で問題はないと思いますが、これについてはいかがでしょうか。

もう一点あります。現在は地域の実情で、自家用有償運送を行う場合は登録が必要で、責任ある主体が安全あるいは利用者保護についての管理をきちんとするというので、認められております。そうしますと、この三ヶ森タクシーさんの御提案である、プロの事業者であるタクシー会社が責任主体として運行管理をするのであれば、責任主体としては何ら問題がないと思いますが、これについてはいかがでしょうか。

奥田局長 3つございまして、一つは、業としてやらないということであれば、すなわち、許可を受けてタクシー事業としてやらないということだと思っておりますけれども。

大田議長 違います。自家用有償運送が先ほど運送回数や運送距離が制限されているからいいのだというお話がありましたので、もしそうであれば、そういう場合に中間的な安全確保策として、二種免許ではない免許があってもいいのではないかと、という提案です。

奥田局長 一つは、自家用有償について、回数とか距離を制限しているわけではございませんけれども、実態として、非常にタクシーとは著しい差があるところを踏まえまして、先生がおっしゃった言葉に相当するのかもしれませんが、中間的な安全確保策ということで、二種免許が望ましいのですけれども、一種免許を持った方に安全性なり接遇に関する大臣認定講習を受けていただくという形でやって、運転資格として認めてやっておるわけでありまして、それが実際、自家用有償でそういったことが実現をされているということだと思っております。それを1.5種と呼ぶのか、よくわかりませんが。

これも非常に我々はクラシカルな考え方で怒られるかもしれませんが、公共交通として事業を行うときに、例えばタクシー事業の許可を受けますといったときに、あなたはかくかくしかじかだから、では、年間何キロまで何回という制限を公共交通に。逆に言うと、タクシーの場合、運送引受義務なども負っておりますので、そういった形で業態を決定していくというのは、公共交通のあり方としてはどうかという気がしております。

登録を受けたところを、運行管理をタクシー会社が行えば安全でよろしいのではないかと。

それがまさに養父市の例でございます。そういったことは、タクシー事業者は自分がやっても業として成り立たないからやらないわけでありませうけれども、そういったオレンジ、ピンクのエリアでやる自家用有償については、自分たちのノウハウを活用して、運行管理をしてあげているということかと思っております。

タクシー会社が運送の責任主体になるというのは、それはまさにタクシー事業ということではないかと思っておりますので、業として成り立つところについては、タクシー事業として行われているということであろうと。

理解が違っているかもしれません。済みません。

大田議長 森下委員、どうぞ。

森下委員 問題の本質として、業として成り立っていても、人がいないのでできないというケースが非常に多いと思うのです。先ほど、私は大阪の吹田の話をしましたけれども、夜12時を回るとタクシーは来ないです。どこにもいない。飲んで友達に家に行っていたら、本当に帰れないです。先ほど言ったように、大阪の市内からせいぜい車で20分ぐらいのところですよ。新大阪の駅から10分ぐらいのところですよ。それでもそんな状況ですよ。

聞いたら、夜間に運転するタクシーの運転手さんがいないので、車はあるけれども、人が配置できない。でも、これはほとんど大阪市内でも、先ほど言った繁華街以外は同じような状況ですよ。そういう状況が都会の中でもできているのに、過疎地だけの例とか、非常に特殊な例だと言われると、もう夜はどこにも行けないですよ。

だから、正直、少し状況が把握できていないのではないかと思うのです。東京都内の本当に一部のところだけで満足されている議論をしているとしか私には思えないのです。

大田議長 吉田委員、どうぞ。

吉田委員 私も大阪がそんなところだとは思わなかった。地方創生とか、今、特区から言われている日本の向かわなければいけないところ、チキン・エッグでどちらが先かということはあると思うのですけれども、物流は決定的だと思うのです。先ほどインタビューしたときに、タクシーの方々が、タクシー会社としては成り立っているのと言っていただいたのですけれども、もっともうけていいと思うのです。もっとやり方があっていいと思うのです。でも、そこそこ成り立っているのもそれでいいではないですかと。今、日本の立ち位置はそんなことではないと思うのです。それが、今、経済界に身を置いていて感じることなのです。600兆円、もっと伸ばせ、もっと伸ばせと言っているのは、東京23区だけでは。

まず商流は絶対に物流はもちろんですね。でも、今は情流という情報の流通ですね。そして、金流、この3つがそろってようやく商売ができるわけです。この決定的な、一番最初のレイヤーワンのところで、まあまあいいのではないですかぐらいのところでは、何でこんなに今、地方創生と言わなければいけないかという原因がよくわかったような気がします。

チキン・エッグで、どちらが先かなのですけれども、まず先にそれが来る。そうすると、必ず先ほど言っていたアプリでの配車とか、情報網はふえていくわけです。情報は物にく

つついていくわけですから。情報が先で物がついてくるということもあるのですけれども、地方創生はまず物流、そして、情報、そうしたら、お金はついてくるわけではないですか。そこで産業が成り立つのですね。

もうちょっと前のめりな感じで規制改革をやりませんかという気がしました。

大田議長 過疎地のみならずタクシーがないところはあるのだという御指摘もありましたが。

奥田局長 先生のお住まいは吹田ですか。これもまたへ理屈をこねてと言われるかもしれませんが、例えば夜、先生がお住まいになっている吹田市でタクシーが、本当は運送引受義務がありますので、それなりのということはありませんけれども、実際に今、出払っていますなどと言って、住民の足がないと。これは非常に困る。

そういうときに、どういうことを考えるかということ、例えば吹田市で地域の足をどう確保するか。公共交通の活性化の法律ができましたけれども、地域公共交通会議というものがあって、みんな集まって、さあどうしようと。例えば私が吹田市長だったら、本当にそれで困っているのだったら、NPOでもいいし、自分が有償でやるのもいいですけども、夜だけ吹田市が自家用有償をやりたいと。それで、足の確保。そういう仕組みもできるわけです。

でも、本当にタクシーがないというのが、どうかなと。恐縮です。

森下委員 駅から歩いて5分ぐらいなのですけども、駅のタクシーは、電車が終電になってしまうとないわけです。1台ぐらいはいるのでしょうかけれども、常に出払っている。1時間先とか。よろしければ1回お泊めします。

でも、わざわざそれで吹田市長まで話しに行けというのは、すごい理屈ですよ。

奥田局長 機会があったら先生とも吹田で御一緒にしたいと思いますけれども、私は行けと申し上げているわけではなくて、例えば自家用有償というもので、先ほど申し上げた、バス、タクシーのすき間を補っていく。あとは、夜間向けのタクシーをふやすというのはあるかもしれません。

森下委員 だから、人がいないのでタクシー会社はふやせないと言っているのです。だから、逆にそのところに、今、言われているような三ヶ森さんのようなケースであって、パートタイム的に人を雇っていけば働きたい人もいるわけです。だけれども、二種運転免許を取って、わざわざタクシー会社に雇われて、そこまでやる人がいるかということ、それは本当の職業としての選択ですよ。

東京だったらUberなどがあるからまだいいですけども、結局大阪はUberもないわけです。そういうことを言うから、Uberが皆さん便利だから、もっと欲しいという話になってしまうわけです。

そんな場所はいっぱいあると思います。市内でも本当にちょっと外れた、いわゆる大型マンションなどで夜に出てこられない人は実際に聞いたらいっぱいいますよ。

そういう意味では、本当に今、霞が関の御理屈として言われているのであって、そうで

はない。日本で2番目の都市でもそのような状況ですから、実態をもう少し理解してほしいと思います。タクシー会社が人を雇えばいいと言うけれども、夜間だけのための人など、なかなかいないでしょう。そういう人がいるのだったら、それは昼間だって人が足りませよ。

大田議長 今の御指摘は、吹田にタクシーがいるかどうかではなくて、養父市に限らず、そういう地域の実情に応じて必要なところで登録をして自家用有償運送をすると。その運営主体がNPO法人や自治体ではなくて、なぜタクシー事業者本体ではいけないのかという問題です。

それから、先ほどの自家用有償は、中間的な安全確保策として、大臣認定講習を受けるということでしたが、それならば、そういう形の中間的な免許をつくったらなぜいけないのかということについて納得できないのですが、いかがでしょう。

奥田局長 登録して、二種免でなくてもというのは、繰り返しになりますけれども、タクシーとしてその事業が行われていない、つまり、成り立っていないエリアでも、その地域の足を確保するために実態を見て、運送回数なり運行距離も踏まえながら安全措置を確保してやるということでありませ。タクシー事業者は、自分でタクシー事業としてやっていないわけですから、そういった自家用有償みたいなことが行われているというように理解をしております。説明になっていないかもしれません。

森下委員 業として成り立っていないわけではないのです。人がいればそれなりに成り立つ可能性はあるのだけれども、人がいないのです。それはそうですね。夜間まで働いている人などは、そもそも厳しいわけではないですか。

奥田局長 先生がおっしゃっている人がいないというのは、旅客ということではなくて、働き手がいないと。

森下委員 タクシーの運転手さんに、夜間勤務したいという人が少ないわけですね。なり手が少ない上にです。そうすると、その時間帯に対しては、当然より手薄になってくるのは当たり前の話でしょう。

今のシステムを見る限り、フルタイムで働かない限りタクシーの運転手はなり手が少ないわけですから、どんどん減っていくわけですね。そこに有償なりで別の形が入れば、当然そのところのニーズがあるので、働く人が出るのではないか。だから、業としては成り立つのです。

大田議長 林委員、どうぞ。

林委員 私も吹田市がそういう状況だとは知りませんでした。しかしながら、東京でもそういうところはいっぱいあると思います。東京周辺の埼玉にしても千葉にしても、そういうところはいっぱいあると思います。

ふと思ひ返すと、シェアリングエコノミーの話をして、ライドシェアをして、今の話も需要と供給で、需要がたくさんあればタクシー会社ももっとそこに注力できるところを、まばらな需要、だけれども、需要があるというようなものに対応するときに、シェアリン

グエコノミーというのはすごく合理的ではないかということを経験していたと思うのです。

その突破口になるはずの特区の議論の結果、こんなことになってしまっているのだということ、今、私は勉強させていただいて、何だか日本終わったなと、今、少し感じているのです。ここで、例えば事業者を主体とする形を入れられないかとか、今の79条の4の5号の合意要件が非常に厳しいですね。市町村が主体になったときでも、これだけの関係者のステークホルダーの合意をとらないとスタートできない形になってしまっていて、さんざんシェアリングエコノミーの議論をした結果、より過剰な規制になっているのではないかという気がしてなりません。

きょう、前半のほうもそうなのですけれども、旅客課とか、貨物課とか、それぞれのテリトリーの従前のお仕事にすごく忠実に、それは自分のテリトリーかどうかということをもとにいろいろお答えをなさっている感じがしてならないのですが、そうではない、横串を刺す新しい形の事業を、規制だけでなく事業として、そして、国民生活の向上というところを考えるのが国交省でもあると思いますので、もうちょっと前向きの議論をこれからさせていただけないかと思います。これは質問ではなく意見でございます。

大田議長 ほか、御質問はありますか。

金丸議長代理、どうぞ。

金丸議長代理 10ページの二種免許について御質問させていただきます。ももも全部気になるのですが、 から行きますと、乗客の指示による急な方向転換等に対応するため通常より高度の運転技能と言われる技能はどのような技能なのか、どのような知識なのか質問です。

特徴の説明、これも3つ挙げていらっしゃるのですが、特にタクシーの場合、1日1車当たりの走行距離が長い、ハイヤー、タクシーが104キロですと。すごく高度な運転技能の持ち主なのに、1日104キロ走ると事故が多いということのあかしとしてここに列挙されているのか。これもよくわからないのです。

それから、自家用車の19.5キロという数字なのですけれども、括弧書きを見ると、消費したガソリンの量から距離を出していらっしゃるようなのですが、この自家用車のうち、例えば田舎だと毎日乗っている人たちがいらっしゃいますので、その人たちと、都会の人たちは、サラリーマンの方はウィークデーは乗っていない人たちもいると思うのです。こういうことのジャッジメントをするときに、正確に把握するためには、日ごろ運転していない人の距離は省かなければいけないのではないかと思うのですが、それはどう考えていらっしゃるのか。

その次ですが、市街地での走行が多い。これも市街地の事故件数割合が、ハイヤー、タクシーは9割もあるよというのは、高度な技能を持っている人ですら9割以上はあるのだから、二種免許は必要なのだという根拠で示していらっしゃるすると、高度な技能を持っていて方向転換等に対応する訓練を受けているはずの人が、市街地でこのように事故件数が多いというのはどういうことなのか。よって、第二種免許が必要なのだということな

のか、そうではなくて、第二種免許ですら役に立っていないのだから、もっと第三種免許とか、スペシャル免許のようなものの必要性を感じていらっしゃるのか。

私の質問は、夜間も今の話と同様です。日ごろ、都会のサラリーマンの人たちの車の台数と距離を除いたときに、私の郷里は鹿児島ですけれども、私の父親は多分1日100キロは走っていたと思うのです。そのような人たちは田舎にはたくさんいると思うのですが、そのばらつきはどのようにお考えなのか。

最後の、このイギリス、フランス、ドイツ、イタリア、韓国と挙げていらっしゃるのですけれども、車の台数が多いアメリカとか中国とかというのはどうなっていて、これも第二種免許が必要なのだと言っているファクトベースのロジックとしては、何となく不確かではないかと。

安全性について、人によるドライバーの技能による安全性と、技術革新による車そのものが今後も含めて強化をしていく安全性を、国交省としてはどう考えているのか。

それから、1月のラスベガスでのCESで、北京市が、自動走行により大型バスを年内に走らせるというような発表があり、アメリカは、GMが自動走行型の車を発売したいということ、アメリカで言う国交省みたいなところに申請がなされて、それを受け付けたという発表が、両大国からあった。

私たちは、社会が技術革新によって、エンドユーザーである国民が変わってきているにもかかわらず、国交省のきょうの御説明は、安全性と利用者保護と言いながら、その両方ではない、むしろ逆の行政の方針ではないかと思いました。数値のブレークダウンについては、つぶさに都道府県別でも出してほしい。

それは宿題として持って帰っていただきたいのと、私が指摘したようなところをどうお考えかは、今、お答えがあるのならば、お答えを聞きたいと思います。

大田議長 たくさんの質問がありましたので、後で書面にてお答えいただくことにして、金丸議長代理が言われた考え方について、何かコメントがあればお願いします。

奥田局長 一つは、通常より高度な技能というのはどういう技能なのだということにつきましては、講習内容でありますとか、技能試験の普通免許と違ってどういうところを見ているかというところがありまして、それは整理をしてお答えしたいと思います。

走行距離、自家用車19.5キロというところが、ガソリンの消費量を動いていない車でも割ったりしているとか、そういう実態があるのではないかとということでありましたので、ここは議長からもお話がいただきましたので、精査をしてみたいと思います。

考え方としては、営業用の旅客自動車で事故が起きた場合に、旅客の安全の確保という点から非常に問題があるということで、昭和31年から導入されておる免許制度ではありませんので、今、いただきましたような点につきましては、特にタクシーはお客を探しながら運転するということでもありますね。そういう中で、どうやって特に走行上の安全を保っていくかという技能は一定は求められると思います。安全にお客を拾って、また合流してということですね。あとは急な指示への対応など、一定の一種免に付加された技能が要るの

ではないかということは思っておりますので、こういった一種免と違う免許制度というものがあって、営業車というものは運営されるべきではないかと考えておるということでございます。

あと、大変申しわけありません。いただいた宿題については書面でということですので。

大田議長 お願いします。

ただ、今のお答えでも、客を探しながら走るとか、急な指示への対応とか出てきましたが、三ヶ森タクシーさんの御提案では、最初から予約をされていて、事前に運賃も決まっているという限定がありましたので、それは関係ないかと思えます。その点もあわせてお答えいただければと思います。

時間が押しておりますが、最後に2つだけ質問させてください。9ページで、請負契約の問題を指摘されて、これは理解いたします。では、例えば生命保険会社の外交員のようになり、会社との委託契約という形であればどうか。報酬は事業所得になります。こういう形ならばどうだろうかという質問です。

それから、14ページ以降、タクシーサービスの向上策について、いろいろとタクシー業界が努力され、国交省さんもいろいろ考えておられるというのは、高く評価いたします。ただ、ヒアリングの際に、三ヶ森タクシーの貞包社長が言われたUberに見習うべき点として、幾つかお挙げになりました。その中で、ここで答えていないのが、柔軟な働き方ができることによる人手不足の解消、それから、安価にできる工夫という、この2点です。それ以外の配車アプリや事前に運賃がわかるといったようなところは、ここに書かれていますが、柔軟な働き方ができる、安価にできる工夫をする、この2点がない。この2つが、人手不足の問題や外国人が白タクを利用しようとするという原因に関連すると思えます。いかがでしょうか。

奥田局長 委託というのは、具体的に言うとどういうイメージですか。

大田議長 生命保険会社がセールスマンに委託する。それぞれのセールスマンは個人の事業主です。

奥田局長 それは結局請負ではないのですか。

大田議長 違います。これは御検討の上、御回答ください。

奥田局長 柔軟な働き方というのは、結局、勤務シフトの問題ですか。

大田議長 例えば家事や子育てなどと両立させながら働くとか、副業として働くといったことです。

奥田局長 例えば、多様な人材という中で一番あるのは、各運送業共通ですけれども、一つは女性です。バス、タクシー、トラックともに女性比率が非常に低い。それは上げていきたいと思っております。どうしたらいいかというのを、各省庁の連絡会議で厚労省なり我々なりに議論しています。

例えば子育てをしながら、旦那さんが帰ってきたらよろしくねと言って、今から夜は需要がふえるから行ってくるわという、そういう働き方はそれぞれ女性の活躍という場をつ

くっていく中で考えていくことでありまして、多様な人材を求めれば求めるほどそういった多様な人材の生き方、価値観に基づいたシフトが求められていくと思うので、そういった方向性は今後働き方改革をしていく中で考えなければいけないと思うし、今の先生の御指摘は、タクシーで言えば全タク連にも伝えて、トラックもあるのですけれども、伝えたいと。

若い人であれば、トラックだったら、泊まりは嫌だということがすごくあるのです。

大田議長 私が申し上げたかったのは、まさにそういう点から三ヶ森タクシーさんは御提案されたのではないかと、それがなぜいけないのかという議論をもっと突っ込んでやりたいということです。

もともと人手不足で、多様な運送サービスを提供したい、それを自家用有償で登録することによって、サービスを一定時間提供するという形があってもいいのではないかと、しかも、もっと安価で提供できる形があってもいいのではないかとというのが御提案だったと思います。この点は、また引き続き議論させていただきたいと思います。

きょうは2つの御提案に関する議論をいたしましたけれども、感想として、今、どの業種も人手不足に悩み、利用者のニーズが多様化しておりますので、利用者の保護や安全、これはもちろん重要ですが、その上で柔軟な対応というものに知恵を絞っていただきたい。せっかく技術が可能にした新しいサービスが、日本では受けられないということがないように、それから、林委員が言われた国民生活の向上という観点から、国土交通省さんには改めて規制を考え、知恵を絞っていただきたいと思います。

きょうはどうもお忙しいところ、ありがとうございました。今後ともよろしく願いいたします。

(国土交通省退室)

大田議長 それでは、議題2「規制改革実施計画のフォローアップについて」に進みます。

事務局から、資料2の御説明をお願いいたします。

福田参事官 規制改革実施計画のフォローアップを御案内いたします。

フォローアップとは、規制改革実施計画に盛り込まれた事項について、平成29年度末の時点で改革の実施状況を確認するものです。フォローアップは、平成29年6月9日に閣議決定された実施計画のみならず、前会議体分の平成25年までさかのぼって実施をいたします。

規制改革推進会議の先生方におかれましては、省庁からの報告を各ワーキングにて御評価いただき、改革が不十分なものについては、改めて今期の答申に盛り込んでいただきたくお願いいたします。

実施のスケジュールは、1枚おめくりいただきました項番4に記載しております。

フォローアップの取りまとめ結果は、規制改革推進会議に報告をするとともに、内閣府のホームページにて公表いたします。

なお、3枚目以降は、御参考として各年度における実施計画のフォローアップの記載箇所を抜粋してございます。いずれもフォローアップをしっかりと、公表するということを書いてございます。

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関して、御意見、御質問はございますでしょうか。

林委員、どうぞ。

林委員 本当に閣議決定されたにもかかわらず、換骨奪胎されている項目があるのではないかと非常に憤っておりますので、しっかりとフォローアップしていきたいと思えます。

大田議長 ぜひフォローアップいたしましょう。

ほか、よろしいでしょうか。

それでは、これ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 次回の本会議の日程は、後日、また御連絡いたします。

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。