

## 規制改革推進会議（第26回） 議事概要

- 1．日時：平成30年2月26日（月）10:00～11:54
- 2．場所：中央合同庁舎4号館11階共用第1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、安念潤司、林いづみ、飯田泰之、長谷川幸洋、森下竜一、八代尚宏
  - （政府）梶山大臣、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、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）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  
観光庁：菟川直也審議官  
観光庁：鈴木貴典観光産業課長  
厚生労働省：竹林経治生活衛生課長

#### 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．民泊サービスについて
- 3．公開ディスカッションの実施について
- 4．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 おはようございます。ただいまから「規制改革推進会議」第26回会合を開会いたします。

本日は、江田委員、古森委員、高橋委員、野坂委員、原委員、吉田委員が御欠席です。八代委員と金丸議長代理は、間もなくお見えになります。

梶山大臣、長坂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。

それでは、梶山大臣に一言御挨拶をお願いいたします。

梶山大臣 委員の皆様におかれましては、お忙しい中、本日も御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日はまず、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、前回に引き続き、御議論をいただきたいと存じます。移動輸送分野におきましては、人手不足が現在から将来にわたっての重大な課題であり、技術革新などの環境の変化に応じた抜本的な改革が不可欠であると考えております。国土交通省におかれましては、積極的な検討をお願いいたします。

次に、民泊サービスについても御議論をいただきます。昨年末にガイドラインを发出されてから、多くの地方自治体において民泊の実施を制限する条例の制定が進められております。積極的に民泊を振興する運用がなされるよう、関係省庁の更なる取組をお願いいたします。

担当大臣として、改革に向けた議論が前進するようにしっかりサポートしてまいりますので、本日もどうぞよろしくお願い申し上げます。

大田議長 大臣、ありがとうございました。

それでは、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 ここで、議事に入ります前に、参考資料1をごらんください。

「プロジェクションマッピングに係る規制に関する意見」について、書面による議事を行わせていただき、規制改革推進会議として2月15日に決定、公表しております。皆様には、書面での決議に御協力いただきまして、ありがとうございました。

それでは、議事の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」に入ります。

本日は、前回の国土交通省の説明に関して引き続き議論を行います。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。

なお、前回会議において書面で追加質問することになっておりましたので、参考資料2のとおり、1月29日に質問をお送りしております。まず、この質問への回答について御説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

金指課長 おはようございます。国土交通省旅客課長の金指と申します。前回の会議を受けまして、質問をいただいた事項、大きく分けて3つの固まりがございます。順に回答させていただきます。

資料1-1をごらんください。まず1つ目の固まりですが、事業者とドライバーとの関係についてでございます。御質問は、この関係、委任の場合はどうかという御質問です。

これに対しましての回答は、委任は独立性を有しており、注文主の指揮命令を受けないという点で、前回御議論いただいた請負と同じでございます。したがって、運行管理を実施し、事業者と運転者との間に直接の指揮命令関係が存在するタクシー事業を委任という形で行うべきではないと考えております。

続きまして、2ページ目でございます。前回の会議資料の中に、道路運送法では、日雇

い等を認めていないという説明をさせていただきました。道路運送法の法令に基づいて、どういふことなのかということ具体的に御説明させていただきます。

道路運送法におきましては、旅客の輸送の安全を確保するために、事業者は過労運転を防止するために必要な措置を講じなければならない。そして、そのため、事業計画の遂行に十分な数の運転者を常時選任しておかなければならない。さらに、医学的知見に基づく措置を講じなければならない。そして、運転者に対して適切な指導監督を行わなければならないといったようなことが定められております。具体的には、労務時間の管理をきちんとするとか、ドライバーの運転特性に応じた指導を行うとか、きちんと定期的に健康診断を受検させて管理をするといったようなことを行っております。

したがって、雇用に連続性がなく、雇用されている事業者の業務以外での労働時間や乗務時間を把握できないといったような形態だとか、雇用関係が短く、継続的にドライバーの運転傾向だとか健康状態を把握することができないといったような形態は認められておりません。具体的には、法令に基づく省令におきまして、この2ページ目の一番下に書いております4形態を選任してはならないとされております。これが1つ目の固まりです。

次に、3ページ目からは2つ目の固まりです。運転者の運転技能を確保する論点でございます。

まず、旅客自動車運送事業において必要とされる通常より高度の運転技能や知識とは何か、具体的に説明をするよう求められております。

この点についての御回答です。まず、タクシーの運転と自家用車の運転の異なる具体的な点としましては、自家用車であれば運転を控えるような悪天候のときや、深夜だとか、あとは交通量が多かったり、狭い路地だったり、そういった市街地なども依頼があれば運行しなければならない。そして、自家用車よりも一日の走行距離が長いという実態がございます。そして、実車時には利用者から、御指摘が既にありますけれども、この道を通ってほしいとか、ここで曲がってほしい、とまってほしい、やはりここに行ってほしいというような急なさまざまな指示に対応しながら安全に運転する必要がございます。また、急いで行ってくれ、何分に着いてくれというような時間的なプレッシャーもございます。さらに、空車時におきましても、周囲の交通状況を見ながら利用者の有無を確認し、利用者を見つけましたら速やかに安全を確保しながら歩道へ寄っていく、利用者のほうへ寄っていく、そういったことも必要となっております。したがって、乗客の指示による急な方向転換以外にも、実車、空車時を問わず、自家用車の運転とは異なる特徴がございます。

この点を踏まえまして、第二種運転免許の技能教習では、鋭角コースなどの特殊な形状の狭い道路において運行することだとか、道路状況に応じて転回場所を選択し、転回を実習するとか、先急ぎの危険を理解した運転を学ぶとか、あとは利用者が実際に乗っていることを想定して速度の調整やブレーキのかけ方などを学ぶとか、もちろん、夜間や雪、雨等の運転も重点的に実施するような形になっております。

4 ページ目、実際の技能試験でもそういったことを想定した内容を盛り込んでいるところでございます。

続きまして、5 ページ目、前回御説明申し上げたこの3点の特徴から、タクシードライバーに対して高い運転技能を求める理由であると理解してよいかとのお問い合わせでございますけれども、ただいま御説明申し上げましたように、自家用車の運転とは異なるいろいろな点がございまして、自家用車の運転とは異なる特徴があると考えております。

6 ページ目、自家用車のさまざまな実態と比較するにはデータが不足しているという御指摘でございます。ただいまデータにつきましては、2次利用のための手続を行っているところです。具体的には、統計法で統計調査の目的外使用を禁じられておりますけれども、必要な手続をとれば2次利用が可能とされています。そのための手続を現在、行っているところでございます。

7 ページ目、海外ではどうなのか。特に、自動車の数が多いアメリカや中国では特別の免許を求めているのかどうかという御質問でございます。

アメリカの場合、サンフランシスコやフィラデルフィアでは特別の許可を義務づけられております。そして、そのための受験資格については、普通免許の取得年齢よりもさらに年齢が高い人で、さらに1年以上の運転経験を有することを資格要件として求めております。中国の場合も構造は一緒でございます。特別の許可の取得が義務づけられており、その受験資格は普通免許を保持していて、3年以上の運転経験を有することとなっております。

8 ページ目、三ヶ森タクシーの提案でございますけれども、こちらは運転前から利用客との契約を行って、目的地などが既に決まっているので、急な方向転換等に対応するための高度な運転技能や知識は関係ないのではないかという御指摘でございます。

現在行われているタクシーの予約配車の実態を見てみましても、こういったことがございます。例えば、やはり自家用車では運転を控えるような悪条件のもとでの運行も、依頼があればしなければならない。さらに、乗降場所があらかじめ決まっていたとしても、実際に乗られた利用者からは、この道を通ってほしいのだとか、やはりこちらに行ってほしいのだ、ここでとまってほしいのだというような指示がございまして。また、実際にこの場所で待っていると指示されたとしても、いらっしやらない場合とか、実際に指示された場所がちょっと違っていった場合、探さなければいけないといったようなこともございまして。また、時間的なプレッシャーというものも同様でございます。

したがって、そういったあらかじめ決まっていたとしても、自家用車の運転とは異なる特徴があることは変わりございません。

3つ目の固まりです。自家用有償運送の主体について、タクシー事業者を含めることは現行法上できるのか、できないのかという御指摘です。

まず、自動車を使用して有償で旅客を運送する場合には、安全確保、利用者保護の観点から、道路運送法の許可を受けてバスやタクシー事業として行うことが原則でございます。

一方、この一般旅客自動車運送事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合においては、必要な安全上の措置をとった上で、非営利の自家用有償旅客運送を限定的に認めております。このため、道路運送法においては、自家用有償旅客運送を一般旅客自動車運送事業者が行うことは想定してございません。

具体的な法令の規定としましては、道路運送法の79条の4第5号に、自家用有償旅客運送の登録の拒否事由の一つとして「一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するため必要であることについて合意していないとき」とされておりまして、一般旅客自動車運送事業者がみずから行うことを道路運送法上想定しておりません。

2つ目、10ページ目でございます。非営利とは、剰余金の配当が不可との意味であると解してよいかでございますけれども、まず、タクシーの運賃というのは適正な原価に適正な利潤を加えたものでございます。利潤を含むものとされています。一方で、自家用有償旅客運送の対価については、実費の範囲内と法律上定められておりまして、利潤を得ることがそもそも想定されておらず、非営利を前提にしております。

11ページ目、最後のページになりますけれども、3つ目と4つ目の御質問をまとめて回答させていただきます。実施主体としてタクシー事業者を認めないことによる保護法益は何かというところに収れんされていると理解しております。

これに対する回答ですが、タクシー事業者につきましては、道路運送法の目的である輸送の安全、利用者の利益の保護を図るため、この法律におきまして、旅客運送事業者は、輸送の安全、利用者の利益の保護のための措置をとることが求められております。具体的には、この括弧書きで書かせていただいているさまざまなものがございます。

一方、バス、タクシー事業者によることが困難な場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合については、こういった地域における輸送であることを踏まえまして、必要な安全上の措置をとった上で、自家用有償旅客運送を限定的に認めております。

このように、自家用有償旅客運送は、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に限定的に認められるものでございます。そのため、その主体をタクシー事業者に拡大すると、法により旅客運送事業者に対して求められています輸送の安全や利用者の利益の保護のための措置が講じられないこととなりまして、法律が目的としています保護法益が失われると考えております。

以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

前回、議論がかみ合っていない印象を受けましたために、事務局に論点整理資料をまとめてもらいました。説明をお願いいたします。

佐脇参事官 お手元の資料、右肩に1 - 2の付番のあるものをごらんいただけますでしょうか。第25回、1月18日午前開催しました会議と、本日御説明の質問に対する答えなどを踏まえまして、事務局から整理した資料でございます。御説明いたします。

1枚めくっていただきますと、本日のお答えには入ってございませんが、1月18日の検討対象でございました緊急の用事によりタクシーである程度大きな荷物を運ぶ場合ということで、三和交通の御提案に関するものでございます。

現状、ここにありますように、往復の料金、往復の移動時間で荷物を運ぶということでございまして、提案がありましたタクシー便ということで、片道程度の料金でお届けするというものでございます。タクシーを利用してお届けするということがございますけれども、三和交通の具体的な提案がその下に箱にありますので、それをごらんいただければと思います。トランクにおさまる量の荷物を運送する。後部座席には置かない。それから、客と一緒に荷物を運送しない。これは現状認められている救援事業として実施することに近いのではないかとということ。それから、定期的なもの、ルート集配などは行わず、1契約につき1回。要すれば、1つの荷物を1回運べばそれで終わりということで、巡回しながら運ぶという通常の運送事業のようなことはしないということでございます。

しかしながら、これに対しまして、国土交通省からの御説明では、それぞれについての懸念事項がございます。荷物の量につきましては、タクシーでは座席の上に荷物を置くと、滑ったり、移動したり、もしくは運転席の下に落ちるというリスクがあるということ。客との関係で言いますと、客がいつ乗ってくるかわからないのが基本的なタクシーのサービスであるので、荷物の取り扱いその他のリスクがあるということ。それから、集配のことでございますけれども、1カ所に1つの荷物を積んでいくわけではないというのが基本的には運送のあり方でございますので、こういったものは基本的には原則的には運送としては認めがたいのだということでございますが、タクシーを利用した形での運送を検討する場合に、国交省からのこれらのリスクを回避する観点で並べていきますと、下の矢印、赤字にありますように、荷物が落ちないようにトランクに収納し、荷物運送時には客を乗せず、荷物がまざらないよう1契約につき1回の運送を、タクシー事業の妨げにならない範囲で行うという場合に、人手が不足する貨物運送事業の一助となるよう、現行の救援タクシーに類する事業として検討し得るのではないかと議論であったかと思えます。

2つ目でございます。ページをめくっていただきますと、本日の先ほどの国土交通省からの御説明に関連する三ヶ森タクシーの御提案でございまして、自家用有償旅客運送と一般旅客運送事業がある中、自家用有償旅客運送事業の担い手としてタクシー事業者がなり得るのかということで、今、御説明がありましたとおり、現状では、営利事業が成り立つ地域は一般旅客運送事業、成り立たない地域として自家用有償旅客運送事業ということでございましたが、三ヶ森タクシーの御提案は、恐らくは、この楕円のグレーの部分の幾ばくかのものをブルーの担い手が少し担うということ。これが現行ですと、この2つしかないものですから、自家用有償旅客運送事業を担うということになっていくわけでございます。その整理の仕方という御議論かと思えます。

下に書いてございますように、担い手は現状、自家用の部分はNP0などに限られている。しかしながら、1月の御説明がありましたように、実際の運行の管理につきましては、主

体であるNPOからタクシー事業者が委託を受けるというケースがあるようでございます。

国土交通省の御説明でございますけれども、さまざまな論点はあるかと思いますが、ここで大きな構図をこの後の議論のために提示するという目的で整理してございますが、タクシー事業者が行う旅客運送に対しては、利用者は高い安全性や利用者保護を期待していると。そうした中で、タクシー事業者が自家用有償旅客運送を実施すると、利用者が担い手たるタクシー事業者に期待しているような、そういう期待が損なわれてしまう。それは安全性や利用者保護の観点から問題ではないかということ。

三ヶ森タクシーの御提案は、タクシー事業者として自家用有償旅客運送を組み合わせるとコストカットを図ろうとするものと理解できる。上のような理由からすれば、タクシー事業者が実施できるのはあくまでも現状のような通常のタクシーの安全・安心が確保されている。そういうタクシー事業者に限定されるべきでありますので、さもなければ安易なコストカットが進み、良質なタクシー事業が失われる。

上の楕円であえて説明いたしますと、現状、営利事業が成り立たない地域に限定して認められている自家用有償旅客運送の赤い丸の幾つかの要素を、右側のブルーの丸にとどまるべき一般旅客運送事業者が、ブルーの拡張として入れるということは、現在とどまっている状況で提供されているタクシー事業をサービス、あるいは消費者の安全・安心に対する期待を大きく損ない、ひいてはタクシー事業のありようが変質してしまうのではないかとということかと理解いたしました。

さらに確認をする点と書きましたものでございます。事前申し込みを仮に行う場合に、利用者は、こういうタイプのタクシーだとわかって申し込むと考えれば、利用者の期待、認識とのずれは解消できるのではないかと。肝要なのは、安全確保の措置の徹底でありまして、現在の自家用有償運送は、必要な安全上の措置をとった上で行うということをお認めいただいておりますので、そもそもタクシー事業者のほうが安全上の措置を自分の名前により強固にとれるということではないかというのが一つの論点。

それから、現に自家用有償旅客運送においても、タクシー事業者が委託を受けて運行管理を行っているわけございまして、それをみずから行うほうがよりよいのではないかとという論点でございます。

次に、提案にありましたのは、タクシー事業者が、一般旅客運送事業とは区別して自家用旅客運送を行うというものでございまして、タクシー事業者はもとより救援タクシーあるいはNPO法人の運行管理の委託などのタクシーの本体事業以外の活動も行っているわけでございますから、タクシーの狭義の事業以外の形態が認められない理由にはならないのではないかとということ。それから、現行法上、自家用有償旅客運送事業が実施できるとされている農業協同組合は営利活動が許されており、営利活動が許されている主体があわせて非営利の活動を担えないというのは理由がないのではないかとということでございます。

それから、繁忙期は自家用車を使った貨物運送が許されている旨、前回の議論でも御紹介がございました。運転手不足の中、旅客運送においてもオリンピック・パラリンピック

のときのような需要増への対応という意味で、このような特別な取り扱いは、同じ運輸関連行政の中で検討し得るのではないかという点でございます。

以上です。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、御意見、御質問をお受けしますが、まず、三和交通さんの御提案について私のほうからお尋ねします。事務局からの説明資料の一番下に書いてありますように、「荷物が落ちないようにトランクに収納し」、「荷物運送時には客を乗せず」、「荷物が混ざらないよう1契約につき1回の運送」を、「タクシー事業の妨げにならない範囲」で行うサービス」と。これがなぜいけないのでしょうか。

平嶋課長 前回お配りいたしました資料が最後に資料1としてついております。そちらの2ページに絵を入れて説明したものがございます。「貨物自動車運送事業について」というページです。A4横の、表紙は「規制改革推進会議ご説明資料」1月18日という資料です。

2ページに書いていますのでございますが、そもそも貨物自動車運送事業というものは、対価を取って他人の需要に応じて貨物を運送する事業であります。この2ページの上の欄に貨物事業に該当しない例を書いておりますが、これは、自分の営業を行うに当たって、形としては自動車を使って荷物を運んでいる。もちろん、トータルとしての役務提供の対価の部分の一部、貨物輸送の分も原価として入ってくるのかもしれませんが、その提供する者が、例えば2ページの上のほうの該当しない例、左側のエアコンの取り付けでいいますと、電気屋さんがエアコンをお客さん、購入者Cに売ります。そのときに取り付けをする取り付け事業者さんが自分のトラックで、このエアコンを電気屋Aから預かって、購入者Cの家まで運んでいく。運んでいって、このエアコンを実際に購入者Cの御自宅に取り付けるというサービスを行います。

形的には、これは貨物がトラックに乗っている形になります。この取り付け事業者Bさんは、エアコンの取り付け代金を購入者Cから、エアコンの内数なのか、それともエアコンと別に取り付け料金としてもらうのかはどちらもあると思いますけれども、お金を取るということになります。ただ、これはエアコンの取り付けというところが役務の主たる目的でありますので、形上その一部として入っていても、それは直接的にこの貨物を運送する事業とまでは言わなくてよいだろうということで、ここについて事業性を求めているということにはしておりません。

同様に、飲食店の出前、これは右側に例を書いておりますけれども、お店屋さん、飲食店Aが自分のところの車を使って注文者のところに出前をする。これも、そばならそば、ピザならピザを売るときの代金の中に当然この輸送コストも入ってくるかと思っておりますけれども、あくまで提供しているのは食べ物を売るという行為であるということで、その目的に対して、形上輸送が入ってきているという部分だけ捉えて、ここに許可が必要だということではないだろうということで運用しているところであります。

それに対して、下に該当する例ということで書いてありますけれども、同じようなパターンであったとしても、電気屋さんからエアコンを受け取って単に配送だけ、取り付けは別な事業者がする、もしくは購入者自身がするという場合に、荷物を持って行って、運んで渡すというだけである、もしくは飲食店で食べ物を受け取って、それを運ぶだけであると。これはまさに輸送そのものが役務の主体となっているところでありますので、こういったことをやっていくに当たっては、当然、輸送自体の安全性、それから消費者、利用者への信頼、不利益が生じないかというところをきちんと押さえていく必要がある。かつ、違反があった場合には改善命令なり、もしくは罰則なり、もしくは事業停止、取り消しという形で、役務を継続的に提供するというのを抑制していかないといけない。そういう制度になっているわけであります。

この考え方を前提としまして、きょういただきました論点整理、資料1 - 2をごらんいただければと思います。三和さんの提案されている、タクシーを使って荷物を単純に運ぶと、単純に運送した対価としてお金を取るということになりますと、これはまさに貨物の輸送そのものについて反復継続してお金を取っていくということになるわけであります。その部分については、何らほかの貨物運送と差はないということでありますので、貨物運送の観点でこの事業が適正であるかどうかということを見ていかないといけないということでありますので、御提案されていますのは、タクシーの許可の中でこういったことも認めてもらえないかということだと思いたいますが、それは見る物差しがちょっと違うのではないかと考えています。

簡単でございますが。

大田議長 見る物差しの話ではなくて、前回の国土交通省さんの資料の4ページにあります救援事業の通達の中で、2に、「タクシー事業の合間等に本来業務の遂行を妨げない範囲内」において行われるもの、そして3に、「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」は認められると。三和交通さんのご提案はそれに該当するのではないかとというのが前回から行われている議論で、それに対して、前回は国土交通省さんのほうから、事務局が整理した資料にあるようなご説明がなされました。今回の資料は、それに対する反論をしたということですから、議論は前に進めていただかないといけません。委員の方もいろいろ御議論あると思いたしますので、どうぞ御意見、御質問をお願いいたします。

八代委員。

八代委員 ありがとうございます。

今の大田議長のポイントで、物差しが違うからだめなのだというのはなくて、こういうタクシーの稼働率を上げる、国民の利便性を高めるという形の新たなタクシー事業のあり方について提案があるときに、その評価をお聞きしているわけです。物差しが違うからだめだったら、物差し自体を変えてほしい。また、変えることについてどういう弊害があるかを御説明いただきたいというのが提案です。ただ違うからだめだというのはお答えに

ならないのではないか。

それから、特に、なぜ物差しが違うからだめかという理由でそちらが挙げられた3つの点については事務局のほうで反証したわけで、それについて再反証についてもお聞きしたいと思います。

もう一つのきょうの御説明いただいた点なのですが、ちょっと私の理解が違っているかもしれませんが、まず、いただいた資料の1ページ目です。2つ目の ですが、事業者と運転手の間に直接の指揮命令関係が存在するタクシー事業だから委任契約はだめだということですが、例えば、個人タクシーはそういう指揮命令関係はなく、事業者がすなわち運転者であるわけで、こちらの場合は認められているわけですね。これをどう整合的に御説明していただくのかをお聞きしたいと思います。

11ページの最後の ですが、自家用有償旅客運送はバス、タクシー事業者によることが困難な場合に認められている。ですから、この場合は、さんざん繰り返されている輸送の安全とか利用者の利益の保護は、ある意味では相対的に価値が低いとして除かれているわけですね。ですから、あくまで輸送の安全性というのは相対的なものであって、タクシー事業者が存在するところでこういうことを認めてはいけないということなのか。そうであれば、それがお客の利益にプラスになることでもいけないということであれば、それは結果的に他のタクシー事業者の利益のためにだめだと言っているのと同じになるのではないか。ですから、こういう新しいタクシー事業のやり方についてあるときに、あくまでもそれは既存のタクシー事業者の利益を侵さない範囲でという説明だと解釈できるのではないか。それについてお答えをお願いしたいと思います。

とりあえずその2点です。

大田議長 お願いします。

奥田局長 足らざれば両課長から補ってもらいますけれども、1つ、三和さんの提案です。救援事業としてできないかというお申し入れなのですけれども、タクシー便と書いてあるこの形態ですね。これは典型的な貨物運送事業でありますので、これはやはり現行法制下では、貨物の許可をとっていただければ三和さんは物を運べますので、そこは大前提だと考えております。

ですから、その先に、私どもはそれが適切だとは考えておりませんが、次のステージとして、今いろいろと貨物を運ぶ自動車はこうだという要件を決めているのですが、それが乗用車では何でだめなのかと。いろいろ条件をつければいいではないかというお話かと思いますが、その点については、いろいろな懸念点なり、実際の効率性なり実需なりを考えながら、やはりそれは難しいのかなと考えているというのが1点目でございます。

八代委員 何が難しいかを説明していただかないと。

奥田局長 それは補足します。

それと、委任の関係で個タクですね。先生も今、おっしゃいましたように、これは昭和34年でしたか、神風タクシーが横行したときに業界に新風を吹き込むということで認めた

制度で、一定程度の経験なりを経たのが個タクになっているわけですが、要は、これは表裏でございますので、そのドライバーさんは事業者、社長さんでもあるし、運行管理者的な立場でもあるし、運転者でもあるということで、そういったルールに自分が従っていくという形で自己規律しながらやっていますので、法人が、運行管理者がいてドライバーにいろいろと指図しているということと同じ。それを一人でやっているということではないかと思っているところでございます。

あとは、私の理解は違ってないと思うのですが、1 - 2の三ヶ森の資料です。これはきょう初めてここで拝見しましたので、よくわからないところもあるのですが、国交省の主張というのも事務局で整理していただいたものだと思うのですが、現状のところ卵形の絵がありまして、多分これがタクシーの事業者が許可を受ける単位とされている営業区域、全国に635ございますけれども、そのことだろうと類推いたしました。その中で、やはりどうしても実態上、需要なりいろいろな関係でタクシー事業者がなかなか手を出せない部分が赤になっているのだと思います。その他が青だと思つたので、グレーの不明というところがよくわからないのですが、基本的な考え方といたしましては、タクシー事業者はこの一番外側の卵形の部分の範囲について許可を取得いたします。営業単位ごとに取得いたします。

どういうことかということ、営業単位で禁止の解除を受ける。すなわち有償で旅客を運んでよいという許可があるわけでありまして。その中でなかなか手が回らないところについて、地元で関係者、市町村を初め、当該事業者なりいろいろな人が集まって、事業者によることが困難だねという認定をし、かつ、一方で何らかの輸送手段を確保する必要があるねという合意ができると、自家用車を使ってやりましょうかというステップに移っていく。これは説明するまでもないことですが、そこで、この赤い部分を、卵形の部分について許可を受けた者がお金を取って運ぶということは、結局その許可の前提として、この卵形のエリアの中で、あなたは青でやってくださいねという許可をもらってしまつて、それは自家用有償のこういったものが生じて、別にそこは解除になるわけではないと理解しています。そういった意味で、そもそもこの卵形の中でタクシーの許可を受けた者が有償で旅客を運送する場合には、認可を受けた運賃でやるのがあくまでも原則であるということなので、タクシー事業者はこのエリアの中で自家用有償ができないと私は理解しておつたのです。

以上でございます。

平嶋課長 補足でございますが、対応関係をもう一遍御説明させていただければと思います。先ほど説明に使わせていただきました前回の1月18日の資料1の2ページと、今回の話は3ページの救援事業についてであります。この3ページの上の段と2ページの上の段が、ある意味、対応関係にあります。今までの救援事業、例えば切符をとりに行ったり、もしくは病院にペットを連れて行って診察を受けさせるというような、それでまた連れて帰ってくる。こういったものは、物を運ぶ場合も物を運ばない場合も救援事業という

のはあるわけでありませけれども、ある意味、タクシーを使った便利さといえますか、便利事業として提供されているものであります。中には、実際に動物を乗せていくというようなものもあるわけでありませけれども、その運ぶところがサービスの中心となっているわけではありませないので、これは2ページで言うところのエアコンの取り付け、もしくは飲食店の出前、こういった主たる目的が運送ではない役務について行われているものに該当するわけでありませ。

ですので、救援事業はこういうものだということをまず考えていただきませ、今回の御提案は何なのかということ、輸送そのものを提供したいのだということでありませ。ですから、名前として救援事業ということ、従来の救援事業はまさに2ページの上のほうの類型に該当するようなものが救援事業として位置づけられているわけでありませけれども、今回言われたような物の輸送を主たる目的として行う、それをまさに行うのだということと言いませと、2ページの下の段になってくるということでありませ。

ですので、今回の資料を整理されている中で、こういったサービスについて救援事業に類する事業として検討し得るのではないかと書かれているわけでありませけれども、この救援事業のそもそもの前提がまず違ふのですよということを御説明したいというのが趣旨でありませ。

佐脇参事官 ちょっと補足してよろしゅうございませか。事務局の資料の見方について、確かに論点の構図をこの場で御確認いただきませ上では若干補足したほうがよろしいかと思いませるので、補足させていただきませ。

この資料の前提は、三ヶ森タクシーの事業者が、現在、足らないサービスがあり、それを新しい事業形態をやることで埋めようということだと理解したものですから、事務局としませは、足らないサービスがあるという関係をグレーゾーンということで整理し、この場での議論に資するだろうということで作図したものでございませ。

以上です。

奥田局長 その足らないサービスとはどういうサービスですか。そこがよく理解できないのです。このグレーの部分、もうちょっとわかるように御説明いただければありがたいのですが。

大田議長 それが三ヶ森タクシーさんから御提案のあったサービスだと思いませ。

森下委員 どうぞ。

森下委員 国交省さんの考え方は、スタートの利用者の気持ちが多分欠けていると思うのです。事前にわかっていれば、それこそ宅急便を含めて貨物でいける。ところが、当日になって、例えばペットの調子が悪くなって連れていきたいと。でも、自分は親の介護がある。これは突然出るわけですね。そのときに、事前にそういうところに頼んだらどうかという議論は成り立たないわけですね。本当は自分が行ってもいいのだけれども、行く時間がないからタクシーをお願いしたい。まさに救援だと思ふのです。そういう状況を想定したときに、自分がついていかなかったらペットが病院に行けない。そうするとペットがよ

り悪くなってしまいます。それは困るのではないかと。そこにタクシーがあるのだから、それを使わせてくださいと。そういうシンプルな話だと私は理解しているのです。

そこでなぜ、事前に貨物をとっていなければいけないのか。それは当日になってしかわからないような状況だからという話だと思いますし、例えば今であれば、佐川急便やヤマトさんを含め、貨物もなかなかもう手いっぱい、多分やってくれない。あるいは急にそういうところに行けない。十分あり得るわけではないですか。でも、タクシーだったら来てもらえる。だから、手軽なタクシーを使って何かできないかというのが恐らく利用者の気持ちであって、それに対して三和交通さんは答えてあげたいと。私は非常にシンプルな話だと思うのです。それができないというのは、わざわざ難しい理屈をこねなくてもいいのではないかと。

普通、そういう状況は十分あり得るし、皆さんも実はそういうケースがあると思うのですけれども、それはだめなのですか。私は非常に、普通に考えたら、それがなぜだめかというのは理解できないのです。

大田議長 その典型的なのが、前回の国土交通省さんの資料の3ページにあるペットを運ぶ例です。ペットを貨物運送事業者に頼むとなると、とても大変だと思うのですが、運転手さんに託したら安心なわけですね。なぜそれがいけないのかというのが前回からの議論です。

平嶋課長 貨物事業者でも預けることは可能でありまして、別に貨物事業者も大きなトラックだけではなくて、小さなトラックもありますし、タクシーと同じように1台貸し切るというサービスも、時間貸しも含めてやっているところでもあります。ですので、利用できないということではないということをもまず御理解いただければと思います。

今、おっしゃっている、自分が乗る場合、乗らない場合というよりは、貨物自体をある意味、それでは乗らない場合というのは線引きはどうなるのですかという話につながるわけですが、自分がたまたま直前まで乗ろうと思って乗ることをやめた場合、もしくは最初から乗るつもりがないのだけれども、乗ることとして実際には荷物だけ予約して預けて貸し切って持っていく場合、いろいろな場合が実際には出てくると思います。今、言われているのは、そういった局面もあるのではないかとのお話だと思いますが、類型として見ていくときに、どうやってそれを判別していくのかというところは非常に難しいところがあると思います。実際に貨物を運んでいくときには、貨物の運送約款にしっかり従ってやっていく、もしくは貨物に関しての運行パターンを見ていかないといけない。そういう形になっているわけでありまして、タクシーとは少し類型が違ってまいります。

タクシーに極めて近い類型のものだけ言われるのではなくて、実際には貨物を運んでいくということになりますと、貨物に着目した見方をしていけないと、線引きが難しいというのが実際のところだと思います。

大田議長 飯田委員。

飯田委員 私自身、タクシー事業者にどうしても荷物を預けなければならなくなって、

結局できないということになり、かなり大きな迷惑をこうむったことがあるのですが、こういった救済事業等でタクシーの運賃体系、時間貸しまたは距離、メーターで物を運びたいというときには、実は、購入しているサービスの中心は物の輸送ではないことが多いかと思えます。つまり、どういうことかということ、私の事例で恐縮ですが、非常に重要な扉の鍵を私は間違えて持って帰ってきてしまったと。とにかくそれは早急に返していただきたいと。ただ、私自身は次の仕事にもう入ってしまっているというときに、鍵を届けてほしいといったら、それはタクシーではできませんとあって、結局、向こうの会社の方が往復でタクシーで来てという仕切りになってしまったのです。

このとき、購入しているというか、サービスというのは鍵の輸送ではないのですね。非常に急ぎたいとか、特別な場合なので何とか認めてほしいという、まさにいわゆる救援事業にふさわしい内容であることが多い。というのも、そもそもタクシーのメーター体系で荷物を届けたいという場合は、かなり特殊な状況であると。それを、こういった形になるかはともかくとして、全く認めることができないという体系は少し不自然ではないか。例えば、まさにいただきました資料1の3ページにおいて、ペットの例で、上と下で取り扱いが違うというのはかなり厳しいといいますが、説明しづらい状況なのではないかと私は思うのですが、いかがでしょうか。

大田議長 どうぞ。

平嶋課長 上と下の差というのは、ペットに関してだけ取り出して書いているのですけれども、今の救援事業は、ほかにいろいろなお助けサービスといいますが、そういうサービスを包括的に提供することを想定してしまして、その中では、荷物を運ぶこともあるでしょうし、運ばないこともあるだろうと。前回も御説明しましたが、電球を取りかえてくれと言われたときに、スーパーに電球を買いに行って、それを取りつけてあげる。その過程の中では物を運ぶということになるわけでありまして。そういった、ペットだけ重点的に運ぶのだということだと、それは例えば家畜を運搬するということと線引きは一体どうなるのだと、極端な話をすればですけども、そういうことになる。

飯田委員 料金的に明らかなのではないですか。

平嶋課長 料金は、実際に今言われたような急に運ばないといけない場合は、バイク便ですとか、そういったサービスもあるところであります。ある意味、貸し切りで。

飯田委員 正直、そんなに流しのバイク便というのはないので、そんなに楽ではないです。私、バイク便もよく使いますけれども、流しのバイク便に出会ったことはいまだないですね。

大田議長 社会通念ということから言いますと、以前はバスで荷物を運ぶというのはだめでしたが、この運転手不足の中で「客貨混載」が行われ始め、規制改革推進会議でも議論し、お認めいただきました。それと同じで、利用者の移送サービスへのニーズが多様化してきている中で、「社会通念上貨物運送行為とみなされないもの」、これをより広く捉えていいのではないかとというのが御提案です。それを、そもそも業者間の区切りとしてだ

めだからだめなのだというご説明だけで終わっていることに、議論がかみ合わないという印象を持っています。

平嶋課長 済みません。今いろいろ御意見いただいている部分は、2つあるパーツの後半の部分、実態として運ぶときにどうなのかというところについて割とおっしゃっているのだと思います。ただ、入り口のところの、そもそも貨物運送事業とは何なのかということと考えたときに、ある意味、今までより少しはみ出すから、今までの救援と呼んでいるサービスの中に入れられるのではないかということであると、それは本質的にどこかで必ず線を引かないといけない。その中の線を、これは典型的に超えてくるパターンなのですよというのがまず御説明したいところなのです。

大田議長 その線を引き直していただきたいというお願いを私どもはしています。

平嶋課長 線を引き直すという意味が、救援事業というものの範囲を広げるべきではないかということだと、それはほかのものの類型との区別が非常に難しく見えますよということをお話ししているのです。

大田議長 そもそも現在の救援事業の範囲に明確な線がなく、「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」という書き方です。三和交通さんが出されたのは、これは社会通念上貨物運送行為ではないのではないかと御提案だったので。

平嶋課長 同じサービスというのは、先ほどちょっと、御意見はいろいろあると思えますけれども、バイク便なりもしくは軽自動車なり貸し切りで行われているサービスとしてあるわけでありまして、社会通念上というところの考え方、荷物を運ぶというところにお金を取って100%それだけやりますというような場合に、それが社会通念上貨物運送ではないというのは、少し定義上難しさがあるのではないかと思います。

森下委員 今、言われているのは、前回も言いましたが、都会のど真ん中の議論ですよ。バイク便がどこにあるのかと。過疎地で本当にありますか。ペットを運んでくれる貨物運送業者がどこにありますか。でも、タクシー会社はあるわけでしょう。だから、あくまでもタクシー会社が近くにある中で、それを利用して、それこそお年寄りの方が暮らしている中で、どうやって便利さを発揮するか。そういう状況を考えてくれないと、バイク便はある、ペットを運ぶ貨物事業者はある、そんな恵まれた場所はどこにありますか。全国のうちどれくらいカバーしているのですか。本当にそういうのだったらデータを出してくださいよ。あり得ないですよ。

大田議長 林委員、どうぞ。

林委員 ありがとうございます。

後に、もし映画『規制改革』というのをつくるときには、これまでの場面は笑いをとる場面なのではないかと思いながら聞いておりました。国交省の皆様方の御説明は、前回と全く同様、規制の観点で大変真面目に今の法律を適用するということでお考えになっていることが、よくわかりました。

ただ、国交省としては、そういった規制の役割だけではなく、国民の生活向上のために

貨物の輸送にしても、旅客の輸送にしても、国民生活において今、不便を感じておられる方々に対してどうやって必要なサービスを提供するかという観点での政策立案もその責務であると思います。今、森下先生もおっしゃったようなニーズと規制のバランスをどうやってとるかという観点が必要なところ、直接的な規制にちょっと偏った議論しか国交省からはお伺いできないところが非常に残念でございます。

今の申し上げたバランスを考えれば、幾らでもその物差しを変えることは可能であると思いますし、輸送の安全性の観点を確認した上で、国民のニーズに応える。本当に地域の住民の生活において運送サービスが足りていない地域は必ずあります。ぜひその立法事実を調査していただきたいと思いますし、それに対応することは国交省としての責務でもあると思います。梶山大臣が冒頭におっしゃられたように、技術革新を踏まえた抜本的な改革のために積極的な検討をしていただきたいということを、当会議では、ずっと申し上げています。同じことの繰り返しの議論をここで何度もやっているわけですが、ぜひ、少し立ち位置を変えた御回答を御検討いただきたいと思います。

八代委員 森下委員が言われた都会はともかく過疎地だというと、また過疎地限定で認められてしまう可能性がある。都会でも目の前にタクシーがいるのに、わざわざバイク便や宅配業者に頼まなければならないというのは、利用者にとって不便ではないか。

だから、利便性ということを考えたら、利用者には選択権があってもいいのではないか。これは貨物の仕事、これはタクシーの仕事と、線引きを厳格に守らなければならないのは、貨物事業者の利権を守るという観点かもしれませんが、貨物事業者でもトラックの運転手が不足して困っている。だから、タクシーも貨物事業者もできるだけ稼働率を上げることで人手不足に対応しなければいけないときに、余りにも個々の事業分担にこだわるのは非常に非効率なことであるし、こういう運送事業全体の生産性を下げることになる。その責任をどう考えておられるかということをごぜひお聞きしたいと思います。だから、これは過疎地だけではなくて、都会でも必要なサービスだと思います。

大田議長 どうぞ。

平嶋課長 おっしゃいました国民の利益をといるところは、御指摘を踏まえてよく考えないといけない点だと思っております。過疎地と言いますとまたちょっとお叱りを受けるかもしれませんが、過疎地の特例はそういった観点も踏まえて、バランスをどうするかということでご考えたところであります。

今日御説明しておりますのは、貨物を運送するという観点できちんとルールを守らない事業者には違反として出していかないとはいけません。それをある意味、運用するためには、貨物に着目した法体系が要りますよということをご説明しているところであります。

その次の、実際にサービスを使えるようにするのかどうかということについては、いろいろな点を前回も御説明しましたが、論点をどういうふうにご考えていくのかということごでありますので、それについては、いろいろな難しいところはございますが、御指摘を踏まえながら検証はしたいと思っております。

大田議長 この議論はまた継続させていただきますが、きょうは徹頭徹尾、事業者間の線引きの話しか伺えず、利用者のニーズにどう応えるのかということはお聞きできませんでした。この議論は次回も続けたいと思います。

三ヶ森タクシーさんの提案のほうに議論を進めていきたいと思いますので、どうぞ、御意見をお願いいたします。

先ほど八代委員から質問が出た点に、十分なお答えをいただいていないと思うのですが、いただいたご回答の11ページの3つ目の に書かれております、「自家用有償旅客運送は、バス・タクシー事業によることが困難な場合に限定的に認められている」。したがって、「その主体をタクシー事業者に拡大すると、法により旅客運送事業者に対し求められる『輸送の安全』、『利用者の利益の保護』のための措置が講じられないこととなり、道路運送法が目的とする保護法益が失われる」と。この部分は何度読んでも私には理解できないのですが、営利事業が成り立たないところにおいて自家用有償旅客運送が認められていると。今はそうです。しかし、それを仮に営利事業としてタクシー事業者が行った場合は、「輸送の安全」、「利用者の利益の保護」のための措置は、現在より強固に講じられるはずであって、なぜこれがいけないのか。改めてここに書かれた3行の意味をお伺いしたいと思います。つまり、非営利、営利ということと利用者の保護はどう関係するのでしょうか。

金指課長 まず自家用有償運送が認められる場合についてですけれども、そこはバスやタクシーの事業が成り立たない。バス事業によることが困難な地域であることが前提になります。道路運送法上はバスやタクシーの事業を行う場合には、安全上、利用者保護の観点からいろいろ課せられているものがございます。これは利用者のためでございます。ただ、そういったものができない場合、困難な場合、一方、そういう地域において移動のニーズがある場合、そこは一定程度きちんと安全上の確保をした形の別の仕組み、それが自家用有償旅客運送でございます。

では、バスやタクシー事業者に自家用有償運送を認めるとしたらどういうことになるかということ、法律上は、ではそれは自家用有償が求めている安全上の措置でいいですよ。タクシーやバス事業者が求めているものでは成り立たないのだからというふうになってしまっ、利用者がタクシーやバス事業者に期待しているような安全上、利用者保護上の措置が講じられないものができてしまうというところが、我々が問題として考えているところなのです。

大田議長 三ヶ森タクシーさんの御提案は、タクシー事業者が自家用有償旅客運送を行うということであって、「輸送の安全」、「利用者の利益の保護」のための措置は当然講じているわけです。これが利用者の観点からなぜだめなのかということをお聞きしています。

金指課長 三ヶ森タクシーさんの提案を拝見いたしますと、コストカットされた別モードのタクシーが必要なんだという御主張です。そのコストカットの中身は何かということ、現行、タクシー事業者に求められている安全上や利用者保護上のさまざまな事項をいわば

軽減なり別のものにしてもらいたいという御提案だと理解しております。したがって、これを認めるということは、より強固ということになるのかというのが我々の問題意識でございます。

飯田委員 もう一つ、いただきました資料1の12ページについて、三ヶ森タクシーの提案内容は、現行でもほぼ同じものが可能なのではないかと御指摘かと思いますが、これを少し説明していただければと思います。自家用有償旅客運送についてです。

金指課長 御指摘のとおり、現行制度でも工夫によってこういったことができるという例として、この12ページで御説明している内容です。自家用有償運送というものは主体は市町村だったり、NPO法人だったり、そういった方々に担ってもらう制度です。したがって、NPO法人にタクシー事業者が協力するなり、一緒になってNPO法人を立ち上げてタクシー事業者のノウハウを活用していただくことは可能であり、そういった具体例として考えて実施されようとしているのは、この12ページの兵庫県養父市の例でございます。

大田議長 三ヶ森タクシーさんは、コストカットすることで安全上の措置を軽減することでしたけれども、自家用有償旅客運送は、現在NPO法人なら認められているわけです。それをなぜタクシー事業者は認められないのか。それから、三ヶ森さんの提案を見ても、コストカットする工夫として、1.5種免許や運転手登録制度、台数や運賃規制なし、乗合可といったことが書かれており、運行管理はきちんとやる、と。また、現在、NPO法人の委託を受けてタクシー事業者が運行管理をすることができます。なぜタクシー事業者が直接、自家用有償運送の事業者にはなれないのか。この点を先ほどからお尋ねしています。

金指課長 自家用有償旅客運送という制度は、タクシー事業によることが困難な場合というものでございます。そういう困難な場合だからこそタクシー事業者に求めているところまでは求めないけれども、地域で合意のもと、一定の水準を保っていただくという仕組みなのです。それをタクシー事業者まで認めてしまうことになると、どういうことが起こるかと申しますと、困難ではない場合だとか、タクシー事業者が、この提案がまさにコストカットしたいという意図がございますけれども、そういったところまで制度を活用してサービスを提供するという、これがまさに道路運送法が求めている安全性だとか利用者保護の観点から適切ではないのではないかと問題意識なのです。

大田議長 意味がわからないのですが、タクシー事業者を認めるとどうなるかということ、法律で今、規定しているところから外れる、というのが今のお答えであって、利用者から見ると何が困るのですか。

金指課長 利用者から見ましたら、本来、タクシー事業者が備えるべきさまざまな措置が備えられていないものが提供されるという点でございます。

安念委員 それは全然違いますよ。タクシー事業をやるのではないです。タクシー事業をやるのではなくて、自家用有償旅客運送をやらせてくれと言っているのです。したがって、自家用有償旅客運送は誰が主体になったって自家用有償旅客運送の要求する水準は満たさなければいけないし、それ以上を満たす必要は少なくとも法令上はないわけです。だ

からそれは仮にタクシー事業者がやったって同じこと。NPO法人がやったって同じことです。つまりリクワイアメントは同じなのですから、タクシー事業者がやってはいけないということは、リクワイアメントを満たすかどうかとは全然関係のない話でしょう。

奥田局長 先ほども申しましたけれども、きょう出てきている資料1-2、卵型のものです。これは多分、私の推測ですが、事業者が許可を受けている営業区域がこの卵型の部分。

佐脇参事官 営業区域ではございません。コンセプトの御説明でございます。

奥田局長 では例えて使わせてください。営業区域だとして、営業区域の中で有償運送を行うことが認められていて、あとは事業用自動車を使う、二種免許を取った人を使う、運行管理者を選任して乗務時間管理や健康状態を管理する運送引受義務があるとなっている。そういう者なのですね。そういう人がやっている中でも実際に実情、賄い切れないようなところで、一方で何らか交通手段が必要だということになると、ほかに引き受ける人もいないので輸送手段が要るのだったら自家用でみんなて協議して、どういう形でやるかということをやろうということなので、卵型の中でいわゆる先ほど申し上げたようないろいろな措置を講じた上で有償許可を行うという許可をもらっている者が、ここの赤い丸の部分でお金をとってやるということは、結局、許可の内容どおりそういった措置を講じてやるということでありまして。一方それができないから自家用でやるということ先ほどから課長が説明しているということでございます。

ちなみに、こういった自家用有償運送というのは公共交通によることが困難な地域において認めてきている、みんなで共有しながらやっていきたいと思いますということである意味やっているわけですが、ちなみに三ヶ森の貞包さんがおっしゃるには、そういう御提案をされていますが、利用者からタクシーが足りない、つかまりにくいといった苦情が寄せられているのかということ旅客課長が会ったときに聞きましたところ、そういう足りないかつかまりにくいといったようなことではないというお話があったそうです。ということは、タクシーとして成り立っているエリアであると理解しております。

長谷川委員 安念さんの御指摘のお答えになっていないので、安念さんの御指摘について聞きたい。つまり提案は8ページで見る限り別モードのタクシーなのでしょう。別モードをやってはいけないのですか。

金指課長 その別モードというものがコストカットして行いたい。そのコストカットの手段として自家用有償旅客運送という仕組みを使いたいという御提案なので、タクシー事業者で本来やるべきこと、道路運送法が利用者の利便性だとか安全性の観点から求めていることをせずに、そういったことをやりたいということになりかねないので、そこは問題意識を持っているということでございます。

大田議長 自家用有償旅客運送をNPO法人はできるのに、営利法人はいけないということ。それから、タクシー事業者はNPO法人の委託を受けて運行管理をするのはいいけれども、直接事業者になるのはいけないということ。ここの理由は利用者から見たときにどうなの

かというのを先ほどから御質問しているのですが、納得いくお答えが伺えていません。

金指課長 その点については、まさに現在、自家用有償旅客運送が実施されている、認められている地域というのはタクシー事業が成り立たないところ、困難であるところなので別の主体になるものです。ただ、そこについて協力なりそういったものを活用するというのは、それは可能だという考え方です。そういうことで利用者の保護なり安全性の観点から道路運送法が求めている、タクシー事業者に求めている事柄をきちんと確保するために、主体で線を引いているという考え方です。

安念委員 その業と者というのを区別しなければいけないと思うのです。タクシーに求められている安全規制はタクシー事業に求められているものです。タクシー事業者は1つの法人、大抵の場合は法人ですから、別に兼業規制はないのでほかにいろいろなことをやってもいいわけで、例えば食い物屋をやったっていいわけです。そのときにももちろんタクシー事業の安全規制が求められるわけがないわけです。いろいろなことをやっていいことの1つとして、この自家用有償運送をやっていけない理由がどこにあるのかということを知っているのです。タクシー事業者がやったってもちろん当たり前の話だけれども、自家用有償旅客運送のリクワイアメントは当然果たさなければいけないのです。それであってなぜたまたまタクシー事業者がこれをやってはいけない理由がどこにあるのかということが、ここで議論されていることの中身です。三ヶ森がたまたまおかしいことを考えているのではないとか、そういうことを議論しているのでは全然ありません。一般論を議論しているのです。

大田議長 いかがでしょうか。

奥田局長 繰り返し3回目になりますけれども、タクシー事業者が635に分けている営業区域ごとに全国でそれぞれ許可を取って、所要の措置を講じて有償運送を行う。これが道路運送法の大原則でございます。先生方には申し上げるまでもない。そこで先ほどの丸の図にまた戻るのですけれども、この卵型の中で有償運送を行っていいですよと。ただ、あなたはそういうことをやる時には、こういうことをしてくださいねという前提で許可を取得しております。本当はこの全域でやるのですけれども、なかなか力及ばずの部分があるということになった場合に、自家用有償であればやってもいいのですけれどもね。いやいや、あなた事業許可を取って青としてやるという前提の人だから、ここをあなたができないからそうなっているのでしょうかということ、そうすると、ではどうやったらみんなできるか。営利事業が成り立たないのだったら非営利でみんなで力を合わせてやってみましょうというたてつけになっているので、タクシー事業者は自分の許可を受けた営業区域で自家用有償というのは要はできないというふうにはまず理解しております。

飯田委員 これ三ヶ森タクシーさんが提案しているから話が混乱してしまっていて、例えば楽天が提案したとか、ソフトバンクが提案したと御想像ください。つまりこれというのは自家用有償旅客運送の実施主体として株式会社はなぜいけないのですかという、それ以上の問いは提案されていないような気がいたします。ですからたまたまタクシー会社という

かなり近接性のある業種の方が提案してしまったので、タクシーのほうに頭が寄ってしまっていますが、結局のところ、では自家用有償旅客運送の実施主体が株式会社であってはいけない理由について御説明いただければと思うのですが、いかがでしょうか。

奥田局長 その点については、まず我が国において人口減少下で、かつてと違って道路運送法に基づく旅客運送事業がビジネスとして成り立っていないという地域が拡大していることが我々も頭を痛めている点、課題かと思っております。

そういう場合に例えば地域公共交通活性化再生法とか、交通政策基本法とかいろいろな立法がその後なされましたけれども、自治体というものが主体的、中心的な役割を担って、自治体が絡んで計画を立てて、自治体と組んで必要な支援もしながら成り立たせていこうというのが今の市町村の考え方でございます。その場合に自家用有償運送というものも旅客自動車運送事業者ができないのであれば活用しながら、公的支援も絡ませて各地域における必要な公共交通サービスの持続性を確保する。こういうことでまずやっておるということでございます。

こういった対応は、結局、許可を受けた者が事業としてやれないと言っている。すなわち事業性がないということが前提でありますので、うまく言えませんが、会社形態を認めていないというのは要はその反射的なあらわれではないかと思っております。非営利、利益が上がらないわけです。そういうところで会社がどうやって運営をされるのか。逆に利益が上がったということになれば、それは道路運送法の大原則にさかのぼって許可を取ってくださいということになると理解しております。営利追求を本来の目的とする会社というものが、事業性のあるビジネスではなくて非営利で行うことができるのだろうかというところが、その原点かと思っております。

大田議長 もともとの三ヶ森タクシーさんの御提案が、タクシーの需要が趨勢的にかなり減ってきており、さらに運転手不足があると。ここで新たなニーズに応えるタイプのタクシーを提供することで需要を盛り上げ、運転手不足にも対応するということでした。一方で、外国人が外国人ドライバーに頼んで違法な、白タク的なことをやるのが横行しているという状況があります。こういうことが生ずるのは、今のタクシー事業がニーズに応え切れていないからではないかというのが、私どもがこの問題を取り上げている理由です。

きょうは二回目の議論ですが、現在の事業者を守るという議論はあっても、利用者の多様なニーズにどう応え、タクシーサービスをどう活性化していくのかというお答えはなかなか得られていないように思います。この議論は続けてやりたいと思いますが、最後にお聞きしたいのは、国交省さんとしては今の運転手不足にどう対応なさるおつもりなのでしょうか。

奥田局長 今、先生の御指摘はまさに働き方改革というところで、自動車運送業というのは先生方申し上げるまでもありませんけれども、時間外労働が多い、賃金はその割に低い、あと女性の割合が低い、労働者が高齢化しているという非常に厳しい状況に、これはバス、トラックともでございます。政府を挙げてそういったところを改善していく。

3つの柱でやっておりますけれども、1つは生産性を上げていくという意味であります。前回、いろいろ御紹介したサービスの向上についてという新しいタクシーの取り組みを申し上げましたが、要するにいろいろなツールを使いまして需要を喚起していく、お客をふやしていくことが今、タクシーの利用者は減少傾向にありますので、まず生産性をそうやって上げていくことが必要だろうということと、あとは多様な人材の確保です。今、申し上げましたように女性も少ないですし、お年を召された方が多いので、若年層なり女性が働きやすいようなタクシーというものをどうやってつくっていったらいいのだろうかと。例えば夜勤を減らすとか、柔軟な勤務シフトだとか、そういったことも業界で議論をいたしております。

3つ目の柱は、主にトラックなので荷主との関係の適正化ということをやっておりますけれども、いずれにしましても今、言ったようないろいろな新しい取り組みへの支援でありますとか、女性活躍もしくは若年層の導入といったことについての支援をしっかりとやっていって、法律が施行されますと5年後に道路運送業も今度、上限規制が罰則つきで適用されますので、その間、5年間どういふことをやるかというのを官邸の会議で各省庁集まって実行計画をつくったりしているのですけれども、そういったことにしっかり取り組んでいくという総論的なお答えで恐縮ですが、そういうことをやっております。

大田議長 三ヶ森タクシーさんの御提案も、柔軟な働き方を生かそうというのが非常に大きいポイントでしたので、また次回議論させていただきます。多様なニーズに対応して何ができるのかをぜひ前向きに御検討いただきたいと思っております。

こちらから出ささせていただきました質問でまだ御回答いただけていないものがあるのですが、これはいつ御回答いただけますでしょうか。

金指課長 省内の部局なのですけれども、今、手続をしておりまして、今回の議長のお話もございましたので、またよく相談をして、急いで対応できるように話をします。

大田議長 なるべく早くお願いいたします。

大臣どうぞ。

梶山大臣 事業者の視点だけではなくて、先ほど来、出ている利用者の視点、特に私も過疎地の近くに住んでいるものですから、過疎地の視点で申し上げれば、利用者の選択肢が狭まってきています。そういったときに生活するために何が必要なのかということも少し考えていただきたい。自家用有償旅客運送に関しては国家戦略特区の兵庫県の養父市でやっていて、これはエリア限定です。営業区域の635の中の1つで、さらにまたエリアを切るということですから、卵型で青と赤しかないわけです。それで多分今回提案があった業者がやる自家用有償旅客運送というのは、そのエリア限定以外にもほかの地域でもやりたいのかどうかということも少し曖昧な部分があると思っております。また、エリア限定と同様、NPOを設立してやっていく場合、利潤を上げてはいけない、つまり実費ということなのですが、そこには燃料代と若干の手数料も含むのですか。それらも含め、タクシー会社でなぜそれができないのかという理由をはっきり、1回聞かせていただいたほうがよろしい

かと思えます。

大田議長 今の大臣の御質問は、私どもとしてもお願いしたいことですので、改めてお答えをよろしくお願いいたします。

それでは、お忙しいところきょうはありがとうございました。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

(国土交通省退室)

大田議長 時間が押しておりまして、恐縮です。それでは、議題2「民泊サービスについて」に進みます。

(観光庁、厚生労働省入室)

大田議長 お待たせしまして申しわけございませんでした。

本日は昨年12月12日に開催されました、第24回規制改革推進会議以降に行われましたガイドラインの発出、地方自治体の条例制定状況、今後の対応等についてお伺いいたします。

観光庁より稜川直也審議官、鈴木貴典観光産業課長。厚生労働省より竹林経治生活衛生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。

まず観光庁より御説明をよろしくお願いいたします。

稜川審議官 観光庁の稜川です。よろしくお願いいたします。

12月の時点ではまだガイドラインも出ていなくて、早くという御指摘をいただいていた。その後の状況とか、最近の動きとして大手の民泊の事業者が合法にやっていくために大きく動きを始めていますので、そういうビジネスの部分なんか御紹介させていただきたいと思えます。よろしくお願いいたします。

鈴木課長 観光産業課長の鈴木と申します。私から資料の御説明をさせていただきたいと思えます。

お手元に「住宅宿泊事業法について(地方自治体の定める条例による制限に関して)」と表題のついている、パワーポイントの全部で15ページまである資料がお手元にあるかと思えます。こちらで御説明をさせていただきたいと存じます。

1枚めくっていただきまして、こちらは復習ということになります。28年6月に閣議決定されました規制改革実施計画の中で、この紙の右上のところ、下線が引いてありますけれども、住居専用地域でも民泊実施可能とする。ただし、地域の実情に応じて条例等により民泊不可とすることも可能とするという文言が入っておりまして、これに基づきまして関係条文ができているということでございます。

2ページ目が法律、政令の条文でございます。上の箱が法律の条文でございますが、赤字のところがございますように、生活環境の悪化を防止するため、必要があるときは合理的に必要と認められる限度において、条例で定めるところにより制限することができることと書かれておりまして、政省令では下の箱がございますように、生活環境の悪化を防止することが特に必要である地域に限って、または期間に限って制限ができるというような規定ぶりになってございます。

3 ページ、先ほど菟川からもお話がございましたが、昨年12月12日時点ではまだガイドラインができておりませんでした。26日につくりまして、その趣旨につきましては昨年12月19日、また、今年度、ことし2月19日に自治体連絡会議を開催し、重ねて自治体にも慎重な検討を求めてきたところでございます。

4 ページ、ガイドラインにどう書かれているかということで抜粋をつけさせていただいておりますが、基本的な考え方ということで上の箱にございますが、この法律は健全な民泊の普及を図るものであり、当該ルールのもとでその実施を可能としている。本法の趣旨を踏まえれば過度な制限を課すべきではなく、合理的と認められる限度において一定の条件のもとで例外的に実施を制限することを認めているという旨を書かせていただいた上で、具体的に0日規制でありますとか、地域一律、全域の規制とこういったようなものは適切でないという旨を明記させていただいております。

現在、これまで自治体側でどのように進んでいるかということを中心に御紹介させていただきたいと思っております。5 ページ目、こちら上から区域・期間制限だけではなくて行為規制、例えば周辺住民に説明を事前にしてくださいとか、こういった内容を含めているような条例または区域制限のみの条例、行為制限のみの条例等々の形がございまして、それぞれこのような自治体で現在、条例を制定または制定に向けた検討が進められている状況でございます。

また、3 ところもございまして、幾つかの地域では民泊の適正化のためには若干の行為規制みたいなものは課すけれども、区域制限は行わないとか、4 のようにはっきりうちではやりませんよと言っている自治体も出てきてございますし、5 の対応検討中の自治体につきましては、恐らくほとんどの自治体は3月15日からの法律の届け出等の開始のタイミングでは、条例を制定するのは難しいタイミングになってきているのではないかと思います。

続きまして、具体例ということで6 ページ以降、東京と関西の例をつけさせていただいております。6 ページ目が東京でございまして、住専でありますとか区域全域というのが一部、目黒区、中央区でございまして、こういったような制限条例が東京の特別区で特に多くなっております。また、豊島区さんなんかは期間制限は行わないという方針。また、このほか北区、墨田区、葛飾区でありますとか町田市、八王子市では期間制限は行われないということになっております。

ちなみに新宿区の都市計画図を7 ページ目につけさせていただいております。この凡例で申し上げますと、上から3つがいわゆる住専と言われている地域でございまして、濃い緑、緑、薄黄緑までが新宿区では平日のみの実施になるということでございます。逆に言うとピンクでありますとか黄色の部分では実施できるということで、駅前でありますとか大通りの周辺等ではできるという格好になってございます。

続きまして、関西の例を8 ページ目に具体例でつけさせていただいております。関西では兵庫県さんが厳し目の条例をつくっておられるなと思っておりますが、例えば和歌山県、

奈良県、大阪市といったところは、基本的には期間制限は行わないという感じになっております。奈良県では後ほど検討経緯も示させていただいておりますけれども、学校周辺等で1回は規制をすると言いながらも、家主居住型だけではなく不在型であっても、一定の要件が満たされていれば制限は適用されないという条例をされていて、事実上、余り制限がないような格好になってございます。

続きまして、全国的な状況を地図に落としまとめてみました。9ページをごらんいただきたいと思います。法律上の権限を有する自治体が144あるということで、49の自治体で何らかの条例が制定されているわけですが、この中で特に比較的広域的な住専地域とか、全域といったようなところで期間制限をしている自治体が38ございます。ただ、一方で東京の特別区さんとか兵庫県下の都市などが多くなっておりまして、全国的な状況で地図に落としてみるとこのような感じになるということでございます。今のところは例えば中国、四国、九州等では広域的な制限条例をつくっているところはないという状況になってございます。

10ページ、いろいろな指導をしてきて、どのような考え方の変遷があったのかということも説明するようにということで御指示がございまして、用意させていただいた資料です。なかなか定量的にどう自治体がどう考え方を変えたのかというのは把握し切れない部分もあるのですが、これは奈良県の事例なのですが、昨年10月の時点では国の政省令のパブリックコメントに際して、奈良県としては広範な条例制定権を自治体が有するはずだから、旅館業との権衡、これはいわゆる需給調整的な意味を当時意味されておられたかと思うのですが、こういったものも含めて条例できちんと制限できるようにガイドライン等で明記してほしいという御意見をいただいておりますが、いろいろな意見交換を通じまして現在の条例案は下の2ポツのような格好になっておりまして、学校の周辺でありますとか、一部、歴史的風土特別保存地区で規制はあるのですが、ただし、以下の場合実施の制限の対象からは除くと書いてあって、ほとんどのものは除かれるのかなと考えてございます。

11ページ、今後どうするんだということでございますが、我々としては上の箱の1行目、2行目に書かれているとおり、引き続き前回も御説明したとおり各自治体に法律の趣旨を丁寧に説明するとともに、きちんとその理由を対外的に説明してくださいということをお願いしていることが基本かなと思っておりますが、さらに2つ目の になります。やはり違法民泊の悪いイメージを改善していくことが、より本源的な課題ではないかと考えておりまして、違法物件の排除でありますとか、民泊を活用した地域活性化の促進等にも官民連携して取り組んでまいりたいと考えてございます。

下の箱は、仲介事業者になられる予定のAirbnbさんが、これからは住宅宿泊事業法を遵守して適正にやりましょうということを年末に発表されておりますが、その後、彼らの店子さん向けの通知としてきちんと届け出をしてくださいますというような、届出番号がないと掲載できませんというような通知を店子さんに対してされておられます。我々としてもこ

ういった取り組みを支援していきたいと思っております。

12ページ、13ページは百戦錬磨さんとJALさんでありますとか、HomeAwayさんとせとうちDMOでありますとか、徳島県の事例をつけさせていただいておりますが、違法民泊を排除するとともに、JALさんの例では奄美地方なんかの民泊施設の開拓に取り組みられるということなのですが、大手さんにいい事例をたくさんつくっていただいて、自治体側の認識も民泊に対していいものに変えていく。こういった努力をしていきたいと思っております。

また、最後のページでもこういった動き、これは今回事例をつけさせていただいておりますが、非常に多くの企業がこの民泊のマーケットに入ってくるような意向を示されております。我々としては当委員会の御指導もいただきながら、官民連携していい民泊を育てていきたいと思っております。

以上でございます。ありがとうございました。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明について御意見、御質問をお願いいたします。

「全ての期間」あるいは「全域」ということで実施を制限する条例の場合は、明らかに住宅宿泊事業法第18条の政令で定める基準に違反していると言えるのではないのでしょうか。

稜川審議官 こちらが示している考え方にはさわってくる部分があると思います。御指摘のとおりだと思うのです。ですから先ほど11ページの上の四角に書かせていただいたのですけれども、今、条例を既に制定しているとか、準備している自治体には期間制限等、区域も含めてそういう制限を行う理由の説明を求めています。それぞれの自治体でいろいろな状況というか住環境とか違うと思いますので、何であなたの自治体では、一応、我々は基準を示したつもりなのだけれども、そういう条例案を考えているんですか、ちょっと厳しいんじゃないですか。どういう理由があって我々の示した基準というか考え方に合致するというあなたの自治体ならではの固有の状況を教えてくださいねという問いを投げかけて、そのお答えをいただくようお願いしているという状況なのです。ですからそれぞれにちゃんと御説明する自信があって、そのような検討をされているのでしょうかから、考え方を確認させていただきたいと思っております。今、投げかけているところでございます。

大田議長 政令で、「生活環境の悪化を防止することが特に必要である地域内の区域」、「生活環境の悪化を防止することが特に必要である期間内」について制限することができるかとされていますが、明らかに違法である場合にどういう対応をおとりになるのでしょうか。単に説明を求めただけしかできないということですか。

稜川審議官 対応という前に、今、先生がおっしゃったのは特に必要だというのは、何でこういう結果の考え方になるんですかという部分の御説明をまず聞くのがスタートだなと思っております。そこを求めているということです。現時点で帰ってきていないということです。

八代委員 そういう回答を求めるといふときの期限はどうなっているのか。返ってこなかったらどうするのかというのが余りにも曖昧になっていると思います。自治体ごとに個

別に聞かれても、その住民にとってはそういうことを聞いておられること自体がわからない。ですから今日いただいた資料というのは、全体の相場観を見るためには非常にいいわけで、これはホームページか何かで公開されているわけですか。こういうものは公開してもらわないと、それぞれの例えば大田区の住民は、うちがこんな極端なことをしていることを他の自治体と比べてわからないわけです。まだ答えが返ってきていないということも含めて、いわばホームページ上で徹底して情報公開をしていただいたらどうかと思いますが、いかがでしょうか。

鈴木課長 前回の委員会でも御指摘があって、条例をまずはきちんと案を収集して公表しないと、実際に届け出をされる方ができないではないかということがございます。また、関係のルール、我々のガイドラインも含めまして、なかなか一般の方で知る機会のない方もいらっしゃるのではないかと思います。そういった意味では実は2月28日から民泊のポータルサイトというものを我々はまず国費でつくらせていただいております、そちらのほうにこういったルールにつきましてはすべからく載せていただくとともに、自治体の条例の情報につきましても順次収集をして掲載させていただいて、一般の方でも容易に把握できるようにさせていただきたい。情報公開を徹底してまいりたいと考えてございます。

八代委員 その場合の情報というのは、該当自治体だけではなくて全国的な検討状況、条例の状況です。例えばいただいた資料の9ページにあるような、まさにこういうマッピングで大田区なんか非常に例外的であることがわかるような相場観といいますか、そういうのも含めて出していただけるという理解でよろしいですか。

鈴木課長 そのあたりはこれから御趣旨を踏まえてしっかり内容を考えて、そういった相場観がわかるような形を何らかの形で情報公開させていただきたいと思います。

大田議長 八代委員の質問の前半にあった回答を求める期限ですが、特に必要な場合かどうかの確認をおとりになるスケジュールはどのような具合になりますか。

稜川審議官 3月から事前の申し込みなども始まるから、できるだけ早急にとということで投げかけております。ですから具体的に2月末とかそういう切り方はしていないのですけれども、早急にお答えをくださいという投げ方をしております。

大田議長 ほかいかがでしょうか。

金丸議長代理 御説明の中に、いい事例もつくって発信していくというお話があったのですけれども、監督官庁として民泊がきょう現在、累積で例えば何泊浸透しているかというのを地域別とかで把握されているのでしょうか。把握されるような仕組みはあるのでしょうか。

鈴木課長 この法律がまさに把握をする仕組みでございまして、現状のところでは正確にどこで、どのような民泊が行われているのかというのはよくわからないということになってございます。ただ、例えばアンケート調査みたいなものを空港でやって、来られた外国人に対して、あなたは民泊的な施設にお泊まりになられましたかみたいな、そういった割合を調べるとか、そういうことはさせていただいておりますけれども、現状では基本的

には旅館業法の許可なしでやっているものだとすれば、何ら規制がないということになりますので、把握はきちんとできてございません。

金丸議長代理 そうするとどうなりますかね。社会実装していつているわけですね。そこですごく心配なさる地域の住民の方もいらっしゃるって、スペシャルな事例は紹介することはできても、全体の分母と分子で何泊ぐらい行われているというようなことについての報告はないというか、情報収集するすべがないということですか。どうやって把握していかれるのですか。クオリティーというか。

鈴木課長 今回の法律が施行されるのは6月15日になりまして、それ以降は事業の届出が義務づけられますので、最初の開始するときに届出していただくとともに、2カ月おきに実施状況を個別の事業者さんから都道府県等に報告を出さないといけないことになってございますので、そちらで把握できるようになるかと思えます。

安念委員 観光庁さんもいろいろ御苦労の多いところと拝察するのですが、期間、区域のほかに、広い意味では区域になると思うのですが、今教えていただいた条例の中に、教育施設等の周囲おおむね100メートル以内ではどうも営業を禁止するという条例があるやに教えていただきまして、これは恐らくこの御説明にもありましたけれども、もともと旅館業法3条3項1号か3号かに学校、児童福祉施設、社会教育施設のおおむね100メートルでは旅館はだめだというものを引っ張ってきたのだと思うのですが、そもそもこういう制限の仕方が法18条のもとで許されるのだろうかという疑問が少しある。

というのは、もともとの旅館業法ですと、これは旅館業法自体の問題ではないけれども、建築基準法上そもそもホテル、旅館は住専には出せなかったわけだから、繁華街にある学校というのはそんなに多くないので、恐らく学校等の周囲100メートルはだめよというのはそんなに大きなバリアではなかったのではないかと思うのですが、これが住宅地でも可能となると、都会であれば100メートルのところに1号から3号の施設は結構あって、そうするとやたら出せないところが多くなるのではないかという懸念が1つと、もう一つ、旅館業は今、手元に条文がないので不正確だったら教えていただきたいのですが、旅館業法のこの種の対象施設の規制は、100メートル範囲内であれば許可しないことができるという規定だったと思うのです。ところがもし今度の民泊は許可制度はなくて届け出制ですから、ひょっとすると100メートルはだめだということになると、旅館業法よりももっと厳しい規制になってはしまいはせぬかという懸念があるのですが、私の知識の不足であつたら教えていただきたいと思うのですが、もし御見解があれば伺いたいと思います。

竹林課長 ありがとうございます。厚労省でございます。

議論の前提として旅館業法の規定の仕方でございますが、私も手元に条文がないのですが、私の記憶では今、御指摘のとおり旅館業法というのは許可しないことができるという形でございますので、許可をしようと思えば確かにできるのかもしませんが、実態面はなかなか。ただ、条文の書き方はおっしゃるとおりだと思います。

大田議長 そもそも民泊の場合は、住居専用地域で宿泊事業を営むからということで180

日という制限ができました。ところが、条例で住居専用地域全体がだめだとするのは、そもそも法律を真っ向から否定しているわけで、なぜこういうことが許されるのかというのが根本的な疑問です。これについてどうお考えですか。

鈴木課長 我々としたしましてはガイドラインにも示させていただいているとおり、過度な規制は望ましくないと考えてございまして、その旨は重ねて御説明をしているところでございます。一応、自治体側の条例の制定自体は、自治体の議会で法律にのっとして御判断をいただくべきものだ和我々は考えておりまして、直接、国が何か許認可をするものではないのですけれども、我々としては適切な御判断をしていただくべく、きちんと御説明を丁寧に行っていくという立場に尽きるのかなと思っております。

大田議長 法律にのっっていないのではないかという疑問なのですが。

鈴木課長 我々の考え方として望ましくないということまでは、当然、我々として今、申し述べられるわけですが、法律に違反しているかどうか最終的には司法の立場の御判断になりますので、我々としては適切でないものは適切でないと言い続けるということになってしまうのかなと思っております。

大田議長 非常に広範な制限がなされた場合に、営業の自由への侵害であるとして、民間事業者から裁判が起こされる可能性は否定できないわけですが、その場合、国の責務といいますか、国としてはそれを見過ごしていたということは問われないのでしょうか。

鈴木課長 当然そのような営業の自由が本来、認めるはずであるのに不合理な条例によって制限されていたということであれば、基本的には条例の無効を求められる訴訟が起こるのだらうと思います。そこで反射的に国の不作為ではないかということもあろうかと思いますが、そういった意味で我々としては法律上できる精いっぱいのこと柄ということで所管省庁として考え方をきちんと示し、注意喚起というか御説明をしていくということかと思っております。

大田議長 林委員、どうぞ。

林委員 きょうの前半の議論に比べると、観光庁は率直に今のように、条例における「全面不許可というのは適切ではない」とおっしゃってくださっているのが非常に気持ちよく伺っておりました。立法経緯に照らしてこのような条例のあり方というものは観光庁としては望ましくない、適切ではないとおっしゃっていただいた、その理由についてももう一言いただけますか。

鈴木課長 ガイドラインの基本的な考え方のところ、資料で申し上げますと4ページ目にも書かせていただいておりますけれども、この住宅宿泊事業法は健全な民泊の普及を図るというものでございまして、制限して禁止するとかそういうことではなくて、一定のルールのもとできちんとやっってくださいという趣旨で法律をつくっているのです、入り口のところで届出しちゃだめだよということは、あくまで例外的な措置であるという位置づけにしておりますので、その考え方を御説明させていただいております。

林委員 後に司法で営業の自由、憲法違反になるかどうかを判断する際に、果たしてこの条例による規制が合理的な規制かどうか問われるわけですが、そのときにも、本日の観光庁の御発言や御説明は、1つの有効な材料になるのではないかと思います。ありがとうございました。

大田議長 ほかよろしいでしょうか。

きょうはお忙しい中ありがとうございました。6月15日の施行に向けて対応が必要であることは、委員からも指摘がなされました。観光庁さんにおかれては昨年未ガイドラインを策定しておられますが、これが実効性を担保できるよう、さらに御尽力をお願いしたいと思います。どうもありがとうございました。

稜川審議官 引き続き御指導よろしくお願いたします。ありがとうございます。

(観光庁、厚生労働省退室)

大田議長 それでは、公開ディスカッションの実施についてお諮りいたします。まず長谷川委員より御発言をお願いいたします。

長谷川委員 ありがとうございます。昨年に引き続き、本年も私が担当として公開ディスカッションを今のところ3月27日、午後を予定しておりますが、実施させていただくことになりました。

今期のテーマにつきましては、医療・介護ワーキング・グループの林座長から「オンライン医療の推進に向けて～Society 5.0のもとで拓ける医療の可能性～」を候補に挙げていただきました。

IoTやAI等の技術を活用したオンライン医療につきましては、今後ますます重要性が高まっていくと予想されており、ディスカッションのテーマとしても適切ではないかと考えているところでございます。詳細については事務局から御説明をお願いいたします。

佐脇参事官 資料3をごらんください。今ほど長谷川委員から御紹介がありました開催時期、開催テーマが書いてございまして、場所といたしましては、ここに記載のとりの場所を確保しております。テーマの下に複数行にわたりまして趣旨を書いております。

IoTやAIを初めとする技術革新が進み、医療にさまざまなデジタルデータを活用できる環境が生まれてきた。本格的な遠隔医療などSociety 5.0時代の医療の実現により、高齢者の急増や医師不足という問題の克服や遠隔地への上質な医療サービスの提供が可能になり、患者や利用者の利便性を格段に高めることが期待される。また、センサーを駆使した常時モニタリングやビッグデータの活用により、従来は実現できなかった医療の質の向上や新たな医療サービスの登場も期待できよう。

このような医療サービスの変化を国民が十分に享受するためには、診療から服薬指導に至るまで、在宅医療に関する規制のあり方を全体的に見直す必要がある。すなわち遠隔診療、電子処方箋、処方箋医薬品の授受などについて、治療及び予防の精度・効率の向上、

安全性、医療従事者の負担軽減、患者の利便性・満足度の向上、医療費の抑制などの観点から検証する必要がある。

そこで公開ディスカッションでは、診察から処方箋医薬品の授受までを一気通貫で完結できる在宅医療の実現に向けた課題や懸念点について幅広く関係者から聴取し、今後の対応策について議論する。

以上です。

大田議長 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。よろしいですか。では、御異議がなければ原案のとおり決定したいと存じます。3月27日、どうぞよろしくお願いいたします。林座長もどうぞよろしくお願いいたします。

長谷川委員 1点だけ、副題の中にあるSociety 5.0という言葉ですけれども、これは1番、2番、3番、4番、5番が何だったかすぐ私も忘れてしまうので、これについての御説明も冒頭のところでわかるようにしていただきたいと思います。

林委員 簡単に申しますと、第4次産業革命として位置づけているのが情報革命でございます。情報革命を経た我々の目指す社会がSociety 5.0でございます。医療の分野においてもIoTで情報をつなげ、AIで解析することが可能になる、その便益をエンタメだけでなく医療、特に超高齢化社会でニーズが急増する在宅医療の分野でも国民がリアルに感じて進めることができるようにということで、今回の公開ディスカッションを企画しておりますので、ぜひ皆様御参加ください。お願いいたします。

大田議長 私はなぜ「5.0」と小数点1位まであるのか、かねがね疑問です。

では、原案のとおり決定いたします。

議題4「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 お手元に資料4-1を御用意ください。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。

平成30年2月15日時点でのホットラインの提案受付件数は、資料4-1の左上に記載のとおり965件になりました。これは1期からの受付の合計でございます。いただいた改革提案のうち、所管省庁から回答を得られましたのは、資料の左下の下線の引かれた841件でございます。受付件数と省庁からの回答件数に100件余りの差がございますのは、改革要請が特定の省庁に集中し、納期内の回答がおくれているためでございます。事務局からは繰り返し督促をしているところでございます。

続きまして資料4-2をごらんください。ごらんいただいておりますリストは、ホットライン対策チームの委員の審査を経て本会議またはワーキング・グループで検討が予定されている事項でございます。委員の先生方におかれましては、各提案の右の記載がございますページをぜひ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申し上げます。

1枚おめくりいただきまして のページをごらんください。こちらの26件の御提案は、ホットライン対策チームの主査の御判断により、専門チームにて検討予定の事項です。現在、所管省庁や提案者に対する詳しいヒアリングを実施している最中でございます。

ホットラインに関する事務局からの報告は、以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

何か御意見、御質問ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、以上により本日の議事は全て終了いたしました。ありがとうございました。