

第19回 規制改革推進会議

議事概要

1. 日時 : 令和6年5月31日(金) 16:00~16:47
2. 場所 : 総理大臣官邸4階 大会議室(、オンライン)
3. 出席者 :
(委員) 富田哲郎議長、富山和彦議長代理、林いづみ議長代理、
芦澤美智子、落合孝文、川邊健太郎、佐藤主光、杉本純子、
中室牧子、堀天子、間下直晃、御手洗瑞子、山田義仁
(政府) 岸田総理大臣、河野大臣、石川副大臣、土田大臣政務官、
村井官房副長官、森屋官房副長官、栗生官房副長官、
藤井官房副長官補、四方内閣広報官、
田和内閣府事務次官、井上内閣府審議官
(事務局) 林規制改革推進室室長、渡辺規制改革推進室次長、稲熊規制改革推進室次長、
木尾参事官
4. 議題 :
(開会)
 1. 「ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理」について
 2. 規制改革推進に関する答申(案)について(閉会)

○富田議長 ただ今から、「第19回 規制改革推進会議」を開催いたします。本日は、津川委員が御欠席です。また、落合委員、川邊委員、杉本委員、御手洗委員及び山田委員はオンラインで御参加いただいております。それでは、はじめに、河野大臣から御挨拶を頂戴します。

○河野大臣 富田議長を始め、委員の皆様におかれましては、いつもお忙しい中、御出席、また議論への御参加をいただき、誠にありがとうございます。

人口減少が加速していく中で、豊かさとウェルビーイングを実感できる持続可能な経済社会を実現していくために、利用者起点という考え方の下で、革新的なサービスの社会実装を後押しをする、そして、スタートアップの活躍を後押しをする、そうした成長基盤を整備していくことが必要だというふうに思います。

昨年10月に新体制がスタートしていただきましたが、それ以降の議論の成果、それから今後一層進めていく必要のある取組を「答申」として決定していただくということでございます。ありがとうございます。

中でも、地域の移動の足の不足を解消し、移動の自由を全国各地で確保するという観点から、ライドシェア、それから自動運転についてはたくさん議論を積み重ねていただきまして、本当にありがとうございます。内閣府と国交省によるライドシェア事業に係る法制度についての論点整理も報告をいただくことにしてございます。

また、岸田総理から昨日、自家用車活用事業等について、モニタリングと検証を進めていく。その検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、法制度を含めて事業の在り方の議論を進める、これらについて特定の期限は現時点では設けないという御指示がございました。これを踏まえまして、今後の課題についても御議論をお願いをしたいと思います。

このほか、能登半島の地震の際に明らかになりました災害時のドローンの活用、あるいは、遠隔地で薬剤師さんが不在になるときの店舗における医薬品の販売、要介護者、特にがんの患者さん、あるいはその家族に寄り添うためには、要介護の介護認定を迅速にやらなければいけない。

また、相続のデジタル化に取り組んでいくとともに、革新的なサービスの社会実装を推進する原動力でありますスタートアップの成長をいかにして後押しをしていくのか、そのために、公証人による定款認証の制度を抜本的に見直すこと、あるいは天下りが公証人の98%を占めているという現状を、もう改めざるを得ないと思いますので、どういうふうにしていくのか。フリーランス、ギグワーカーをどう保護するか、副業・兼業の円滑化、多くの成果を取りまとめていただきました。

規制改革によって、利用者起点で移動、医療、介護を始めとする社会課題を解決をしていかなければなりません。被災者を始め、苦境にある方々に寄り添う改革でウェルビーイングを実現し、賃上げや経済成長にもしっかりとつなげていかなければなりません。

こうした方針の下、各府省は、守るべきは規制ではなく、国民の便利な生活、豊かな生活であるという原点をしっかり認識をし、必要な規制・制度改革を進めていくことが大変重要であると思っております。

委員の皆様におかれましては、答申の策定に向け、本日も精力的な御議論のほど、よろしく願い申し上げます。

○富田議長 ありがとうございます。本日の会議では、本日の議題1「ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理」についてと、議題2「規制改革推進に関する答申（案）」のうち、ライドシェア部分について、続けて審議を行いたいと思います。それでは、まずは事務局から説明をお願いします。

○林室長 資料1を御覧いただきたいと思います。

この論点整理は、令和6年4月22日のデジタル行財政改革会議において、総理から、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業に係る法制度について、6月に向けた議論において、論点整理を行い、5月中に規制改革推進会議に報告するようとの御指示に基づいて、内閣府と国土交通省で整理したものととなります。

続きまして、資料2-1の概要の資料の2枚目にある別紙を御覧いただきたいと思います。

ライドシェア関係の答申案は、今回新たに自家用車活用事業等につきまして、（１）モニタリングと制度の不断の改善、（２）新規参入の促進、（３）運行管理制度のデジタル化、柔軟な働き方実現を通じたドライバー確保、（４）ロボタクシーの社会実装などの取組を挙げております。

また、今後の課題に関する規制改革推進会議意見において、タクシー事業者以外の者によるライドシェア事業を位置づける法制度について、内閣府・国土交通省の論点整理を踏まえ、次期通常国会への法案提出も視野に、年末に向けて法案化作業を直ちに開始すべき。全国各地域での移動の足が充足する地域の有無・程度を可能な限りデータによって丁寧に検討すべき。法案化作業では、デジタルによる徹底的な安全管理などの点を検討すべきといった御意見が委員の皆様から出ております。

私からは以上です。

○富田議長 ありがとうございます。なお、昨日、斉藤大臣から会見がございましたが、総理より、自家用車活用事業等についてモニタリングと検証を進めていく。その検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について法制度を含めて事業のあり方を並行して議論を進める。現時点では法制度の議論やモニタリングの実施に特定の期限は設けない。との御発言をいただきました。あわせて御報告いたします。

それでは、議題１の論点整理、及び議題２の答申のうちライドシェア関係部分について、地域産業活性化ワーキング・グループの林座長及び御手洗座長代理から御発言をお願いします。まず、林座長からお願いいたします。

○林議長代理 失われた30年とも言われますが、この30年ほどの間に本当に少子高齢化が急速に進み、全国各地で公共交通機関である鉄道・バスの路線廃止や、減便が相次いでいます。地域のタクシードライバーも急減して、タクシー会社の撤退も相次ぎ、今やタクシー運転手のボリュームゾーンは70歳から75歳ともいわれています。2030年には、日本の人口の3分の1が65歳以上になり、賃上げだけでは労働力不足を解消できないのは、ドライバーも同じであります。

タクシー不足を補完するため、4月に開始したタクシー会社限定の自家用車活用事業については、アプリ対象の12都市以外の日本の大部分の地域について、そもそもマッチングデータが存在しません。これらの日本の大部分の地域について、どのような方法で移動困難の解消をモニタリングするのでしょうか。単に自家用車活用事業の手上げ事業者数で測定することがないよう、具体案を早期に示していただく必要があると考えます。

○富田議長 ありがとうございます。続いて、御手洗座長代理からお願いいたします。

○御手洗委員 はい、地域産業活性化ワーキングの御手洗です。よろしくお願いたします。この半年間で道路運送法2号・3号制度の詳細が詰められ、実施までこぎつけられていること、素晴らしいと思います。御尽力くださった皆様、本当にありがとうございました。

一方で、全国自治体での実施率は、両事業、見込みも合わせて現在12%強にとどまっています。それも、都市部に集中しておりまして、地方を中心に約9割の自治体では2号3号事業共に実施のめどが立っていないという状況にあります。

御存知のとおり、地方ほど、バスや鉄道など、より固定費の重い交通インフラでは廃線や減便が相次いでおりますし、高齢化に伴う免許返納によって、移動の問題は深刻になっています。高齢者の通院控えや若者の流出にもつながっていることが、アンケート結果などから分かっております。モニタリングは継続しつつも、遅くとも年内には法整備についての結論を出すべきだと考えます。よろしくお願いいたします。

○富田議長 ありがとうございます。また、有志の意見書について、作成を主導いただいた川邊委員、堀委員からも、一言御発言をお願いいたします。

川邊委員から、よろしくお願いいたします。

○川邊委員 総理、こんにちは。お元気でいらっしゃいますか。昨年末の全体会議から半年間、私は主にライドシェアの課題について取り組みました。この半年間で道路運送法第78条2号3号は共にすさまじいスピードで規制緩和と社会実装がなされました。これは一重に岸田総理と河野大臣のリーダーシップの賜物と理解しており、敬意を表します。

他方、10年間で約15万人が減ったタクシードライバーに対して、78条3号の制度で確保できているのは数千人の副業ドライバーだけであり、運行回数ベースにそれを直しますと全タクシー稼働のわずか0.08%でしかありません。

それらを解決するために、タクシー会社以外の事業者の参入を促す法整備の検討の継続を、総理は昨日、国交、規制改革担当、両大臣に指示、合意されたと報道されております。

現時点で結論を得る期限を設けてないとされていますけれども、それでは問題の先送りになりがちですし、今日、全体会議の議論を待たずして、そのような総理指示を出されるプロセスにもですね、委員各位としては疑問に思う点があり、非常に残念に感じてはおります。

既存の事業者への配慮が過ぎる現行の仕組みとモニタリングの状況を見る限り、日本版ライドシェアだけでは問題解決が成されるとは私は全く思えません。

デジタル技術のより一層の活用も必須です。

大都市と過疎地のみならず全国津々浦々の移動困難者の解決を一刻も早く行うため、暫定制度のモニタリングと、新たな法制度の具体化、これは是非年内で終了されますことを改めて提案いたします。

私からは以上となります。

○富田議長 ありがとうございます。続いて、堀委員から、一言御発言をお願いいたします。

○堀委員 堀でございます。総理大臣、河野大臣、斉藤大臣には様々御議論の結果を踏まえて、法改正に向けて、議論を並行して行われるという方針を定めていただいたことに大変感謝を申し上げます。本日の新聞報道では、「ライドシェア全面解禁に影」という表題も出ており、心を痛めまし

たが、実際にはそうではない、決してそうではなく、議論は並行していただけるとのことでした。先延ばしではないというふうに理解しております。

本件は、国民の関心も高く、連日報道されている上、パブリックコメントでは7,700件を超える意見も集まったとお伺いしております。3号が開始しましたが、タクシー運行数に比べて、先ほど川邊委員からもありましたが、パーセンテージ、実際に開始された都市部でも、タクシーの運行回数に対してライドシェア運行回数は1%というような数でございます。地方の多くの自治体ではまだまだ2号も3号も手上げされておらず、この利用者の移動の足はまだまだ確保が難しいのかと思っています。

暫定的な2号3号だけではなく、全面解禁に向けた議論を早期に進めていただき、この規制改革の中で議論していくことが国民の体験に変わっていくというようなことを、是非実現していきたいというふうに思っております。

議論の取りまとめにはスピードが必要であり、できましたら、議論、次の年末までの議論のとりまとめをお願いしたい、というふうに思っております。

○富田議長 ありがとうございます。委員の皆様の御異議がなければ、当該部分については、案のとおり決定したいと存じますが、皆様、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○富田議長 ありがとうございます。それでは、本件について、河野大臣から御発言をお願いいたします。

○河野大臣 ライドシェア事業に係る法制度についての論点整理や答申の作成、それに至る過程でのワーキング・グループへの参加など、御貢献いただきました皆様、関係団体、首長の方々、国土交通省、そして委員の皆様、本当にありがとうございます。ただいま、自家用車活用事業の件につきまして、モニタリングと検証をいつまでやるのか、年内までに議論を取りまとめ、新たな法制度にシフトすべきではないか、日本版ライドシェアだけでは問題解決にはならないといった御指摘をいただきました。

私としては、大事なことは日本全国で移動の足の不足が解消され、移動の自由を確立することが国民のために何よりも大切なことだと思います。

そのために、まずはデータを充実させて各種のモニタリングを行いながら、ここはアジャイルに日本版ライドシェア制度の改善を進めていきたいというふうに思います。そして、昨日の岸田総理の御指示にもありましたように、モニタリングと検証に並行して、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、法制度を含めて事業の在り方の議論を進めるということで、仮に、移動の足不足が全ての地域で解消できないということになれば、速やかに次のステップに移行できるように、しっかり準備を進めておく必要があると思っております。

規制改革推進会議におきまして、4月以降、モニタリング、検証を行ってきたところでございますので、今後、様々な地域で日本版ライドシェアあるいは78条2号が始まります。少なくとも年内

はモニタリング、検証をしっかり継続し、日本全国の移動の制約の解消状況をきちんと見てまいりたい。そして、必要あるならば次のステップへの移行ということを考えていきたいと思ひます。今後ともどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

○冨田議長 ありがとうございます。それでは、続いて、「規制改革推進に関する答申（案）」の残りの部分について議論をいたします。まず、事務局より説明をお願ひいたします。

○林室長 先ほど御覧いただきました資料2-1の1枚目を御覧いただきたいと思ひます。昨年10月の新体制発足以降、各ワーキング・グループで議論をいただいた成果を答申案として取りまとめております。

本答申案では、例えば資料の左上、「革新的サービスの社会実装・国内投資の拡大」として、先ほど御説明した地域の移動の不足の解消といった観点とか、「災害時のドローンの更なる活用」といったペーパーを取りまとめております。

続いて、資料の右の中段、「スタートアップの成長基盤の整備」として、買収対価を株式とするM&Aの活性化や、非上場株式の発行・流通の活性化に取り組みます。

最後、資料の右下、「良質な雇用の確保」として、偽装請負の防止や、競業避止義務と副業・兼業の両立について取りまとめを行っております。

以上、答申案の御説明でございます。

○冨田議長 ありがとうございます。それでは、答申案について、委員の皆様から、短時間となり恐縮ですが、各1分程度で御意見をいただきたいと思ひます。

まず、会場に対面で出席いただいている委員に御発言いただいた後、オンライン出席の委員のみなさまから御発言いただきたいと思ひます。はじめに、芦澤委員、お願ひします。

○芦澤委員 私は地域産業活性化WGとスタートアップ・投資WGの議論に参加してまいりました。

地域産業活性化WGではライドシェアの議論がまさに激論でした。実に多くの方に御尽力いただき、総理と河野大臣の力強いリーダーシップにお礼を申し上げたいと思ひます。議論を通じて様々な立場があることを理解しました。

その上で私が申し上げたいことはですね、規制には、守りの規制と攻めの規制があるんだと理解しました。そしてそのバランス取り、舵取りが非常に重要だということです。現状のライドシェアの議論は、既存事業者に引きずられた議論、タクシー事業者の延長戦での議論、守りの圧力が強い議論になっていると思ひます。しかし、真に焦点を置くべきは移動の足の不足に困っている人々、そしてそれを解決しようとする意欲のあるスタートアップを含む参入者がいるならば、それらの総力で課題解決に取り込むことが必要だと思ひます。そのためには、新たに「ライドシェア業」を創設することが必要であり、来年の通常国会に新たな法律制度を提出する必要があると思ひます。エネルギーに満ちた国民の未来を創る、そのための規制改革であってほしいと思ひます。

私からは以上です。

○富田議長 ありがとうございます。次に、佐藤委員、お願いします。

○佐藤委員 まずは、答申とりまとめでいただききました事務局の御尽力にまずは感謝。もちろん総理、河野大臣のリーダーシップに謝意を申し上げます。

さて、今回の規制改革における大きなテーマの1つは労働不足への対応だったと思います。その対応として、あるべきものは、やっぱり業務手続のデジタル化の推進、それに加えてですね、やっぱり異なる領域の人員が互いに補完しあうタスクシェアだったと思います。例えばライドシェア、今話題のライドシェアでは、タクシー業界とそれ以外の人たちが、タクシーの空白地域や空白時間を埋めるという観点から見れば、タスクシェアの1つかなと思います。

私が座長を務めました健康・医療・介護WGにおきましては、訪問看護ステーションへの置き薬、介護職員によるですね医行為などのタスクシェアについても議論をさせていただきました。

こうしたタスクシェアにはですね、反対も多いのは確かなのですが、それはですね、必ずしも現場の多様な実態を反映していないように思います。どうしても、ある意味全国平均的な観点から、問題があるの無いのという気がします、実際に困ってる人たちがいるという現実はやっぱりあるわけです。こうした、業界のですねやっぱり既得権益だけではなくてですね、サービス利用者や担い手など、現場に寄り添う規制改革というのが求められていると思います。

業界や所管官庁から、いつも安全性というのが大事だという声があるが、これからは、この安全性に加えて、やはり問われてくるのは、交通、医療、介護を含めて、サービスの持続性だと思います。今の既得権益、既存の事業者が必ずしも持続性を担保出来ていない。必要なサービスを十分に必要な時に国民に対して提供できていないというこの現実があると思います。例えば、タスクシェアに制限をかける規制のままでですね、つまりこういう持続可能性が危ぶまれるということについてはもっと強調されて然るべきだと思います。

私からは以上です。

○富田議長 ありがとうございます。次に、中室委員、お願いします。

○中室委員 はい、ライドシェアについて、発言をさせていただきます。そもそも自家用車活用事業は、当初から暫定的な制度として議論をしてきたと承知しております。道路運送法第78条2号・3号がカバーするエリアは少なく、中核市など大部分のエリアは救われません。

ノーベル経済学賞の最有力と今見なされている経済学者の1人にアメリカ シカゴ大学のジョン・リストという経済学者がいます。彼が書いた『The Voltage Effect』という本なんです、この中で彼がウーバー社にチーフエコノミストの面接に招かれて、気乗りしないままにオフィスを訪れて、オフィスに書かれていた「データこそ我が社のDNA」という言葉に感銘を受け、ライドシェアという事業が運送業ではないということを知ることになった経緯が書かれています。その後、ジョン・リストを中心とした様々な経済学者のグループがウーバー等のデータを使って研究を行い、ライドシェアはアメリカで1年間で68億ドルもの消費者余剰を生み出し、飲酒運転による死亡者や犯罪を減らしたことを明らかにしています。

また、どうすればタクシーとの共存が可能かについても、多くの研究が蓄積されています。我が国でも、新しいテクノロジーとデータの力を身につける必要があると思います。運送業とは異なる業についてのルールを明確にするためにも、年末までを期限とし、新法についての検討が行われることを期待いたします。

以上です。

○富田議長 ありがとうございます。次に、堀委員、お願いします。

○堀委員 今期、スタートアップ・投資WGと働き方・人への投資WGについて、参加をさせていただきました。

成長を加速させるための資金調達の活性化、株式報酬の在り方等、スタートアップ施策についての前向きな議論の取りまとめ。それからイノベーションを起こすための通信、5Gや光ファイバー、そしてドローンといった、インフラにもわたる、大きな後押しをする議論が進んだと承知しております。

一方で、教育、労働分野を中心とする議論につきましては、なかなか岩盤になっている部分も多く、進まない点も多いのかなと考えております。やはり、既存のステークホルダーだけで議論をするのではなく、いま新しい働き方を望んでいる、そしてこういうような働き方を是非使って成長したいというような企業と働き手の声が十分に届いているかどうかという点については疑問もございます。

この働き方の改革に関しては、労働力が様々な他の分野についてもシェアをしながら、生産性の高い分野に労働力が行き渡るよう柔軟な働き方を認め、また事業者にとっても管理しやすい、分かりやすい基準というものが求められているかな、というふうに思っております。事務局と合わせて、引き続き来期も議論していきたいと思っております。

以上です。

○富田議長 ありがとうございます。次に、間下委員、お願いします。

○間下委員 はい、間下です。働き方、教育、医療や介護分野、ライドシェアやスタートアップと幅広くに取り組んでまいりました。

まず、人手不足、所得改善のために大変重要な副業兼業の促進のためにも、労働時間通算による割増賃金支払いという、いわゆる無理ゲーと言われる不合理なハードルで、これは早急に改善すべきというふうに思います。また、円滑な労働移動の実現のためにも、労使双方が納得する雇用終了のあり方、こちらについて10年近く議論が止まっており、早急な議論と改善が必要だと思っております。これらスタートアップにとっても大変重要な観点でございまして、スタートアップ5か年計画の達成のためにも大変重要なかなと思います。

また、特に教育、医療や介護分野におきましては、特殊法人の今後の在り方であったりとか、ローカルルールの削減、こういったものの重要性も浮き彫りになったんじゃないかなと思います。

最後に、ライドシェアについてです。ドライバーが残念ながら1,000名程度というお話で、コロナで6万人減ってしまったものからすれば非常に少ないというのが足元の現状です。

一つの理由は、自由な働き方への制限ということがあるかと思います。デジタルを活用した安心・安全を確保した運行管理の実現と、フレキシブルな選べる働き方の実現、これによるドライバーの確保の両立が急務だと思っております。地方の飲食店の悲鳴なども考えますと、自家用車活用事業の検証も年内にしっかり進めていくと同時に、ライドシェア新法の議論を進めて、必要であれば来年早期に施行できるような形が、足元の移動難民の問題解決に大変大事なかなと思います。

来期につきましても、これらの他にもスタートアップなどにおける働き方の議論であったり、M&Aを阻害しているのれんの償却問題の解決だったり、さまざまな重要なテーマ、こういったものについて取り組んでいこうと思います。よろしくをお願いします。

○富田議長 ありがとうございます。続いてオンラインで御出席いただいている委員から御意見をいただきます。落合委員、お願いします。

○落合委員 スタートアップ・投資ワーキング座長の落合です。岸田総理、河野大臣のイニシアチブの下で、スタートアップ・投資分野についても規制改革が進みました。

堀委員から詳細はお話いただきましたが、株式対価、M&Aに関する取組、起業家の定款認証に関する見直しといった点について特に議論が進みました。SI班の事務局・委員の活発な取組によるもので、関係各位に感謝を申し上げたいと思います。

さらに、規制改革制度間の連携も進めることになりましたが、自民党の行革からも御提言いただいたように、規制改革推進会議自体の体制強化も重要であるというふうに考えております。また、それを踏まえながら、人口減少社会での規制改革や競争政策の在り方を整理し、早期に考え方を整理して、時代にあった、佐藤先生が持続可能性と言われた点や中室先生がデータというふうに言われた点、こういった点を利用した規制改革を進められるように、考え方を整理していくことが重要だと考えております。

最後に、ライドシェアについてですが、海外事業者が白タクに関与しても業法がなく、海外事業者を取り締まるというのが限定的な状況になっております。タクシーも、アプリ配車も含めて運行管理が水平分業化している中で、一方で運行管理者への規制がないという状況です。利用者の安心安全の確保、公正な競争環境整備のため、デジタル運行管理業の法整備というのが重要であり、ぜひ年内目標での議論が進むということを期待しております。

以上です。

○富田議長 ありがとうございます。次に、川邊委員、お願いします。

○川邊委員 はい、規制改革会議の委員として約8か月活動させていただきました。けれども印象深かったのは、デジタル技術を活用すれば劇的に効率が上がるのに意識が追いつかないという案件があまりにも多かったことです。

構造改革のためのデジタル原則に基づき、さまざまな規律が見直されていますが、アナログ時代に制定されたルールの影響を受けた行政と民間の慣習が大きな壁となっています。

これらを河野大臣、岸田総理のリーダーシップの下で今後も打破して行政のデジタル化を強力に推進していく必要性を強く感じておりますので、引き続きよろしくお願いたします。

○富田議長 ありがとうございます。次に、杉本委員、お願いします。

○杉本委員 はい、杉本でございます。私からは、まず自身もプレゼンの機会を頂戴いたしました公共ワーキング・グループの倒産手続のデジタル化について、倒産手続のデジタル化につきましては、すでに法改正を終えて、今後は具体的なシステムの構築に向けた議論が進められていきます。コロナ禍を経て、倒産件数も増加してきているという現在、すべての利害関係人にとって利用しやすいデジタル化が実現されることが重要となります。

その意味において、今回の答申では、オンラインでの債権の届出を促進するための方策や今後導入が開始される裁判所のシステムを利用した債権者への情報提供機能の検討など、大変有意義な実施事項が盛り込まれたと感じております。御尽力下さいました公共ワーキング・グループの事務局の皆様には感謝申し上げます。

また、同じく公共ワーキング・グループの死亡相続手続のデジタル化に関して、相続登記の義務化によって、相続人特定に当たり、膨大な戸籍証明書を収集が必要な場合が生じてきております。国が登記の義務化を課した以上は、これを担う側の負担というものは軽減されるように配慮されるべきであり、速やかにオンラインでの請求ないし交付が各市区町村において実現されることを望みます。

また、膨大な証明書の収集ゆえ、これを士業者に依頼する者が多いというのが現状ですが、士業者は証明書のオンライン請求ができないという現状についても、早急に適切な措置が取られ、改善されるべきだと考えます。

以上です。

○富田議長 ありがとうございます。次に、御手洗委員、お願いします。

○御手洗委員 はい、御手洗でございます。今期は総理から、利用者の目線に立った改革、という非常に明確でわかりやすい方向性を御指示いただいております。このスローガンがあったからこそ、各省庁の御担当者様にも大変御尽力いただいております。今日のまとめにありますような多くの改革に取り組むことができたと感じております。

特に、災害時のドローン活用、物流・在宅医療の円滑化のための駐車規制の見直し、それから多くの委員の先生が触れられましたが、株式対価M&Aの活性化など、現場の問題を具体的に解決する改革が進んだかと思えます。

ライドシェアに関しましても、利用者目線、特に、私も地方に住んでおりますけれども、地方で日々移動手段がなくて買い物や通院に困っている方々の目線に立った改革を、引き続きしていかれたらと思えます。最後に、やはり改革は期限を決めないと出来ないのかなと思えます。そうではな

いと、ずっと検討してしまうかと思えます。年内には結論を出す、ということで進めさせていただきたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

○富田議長 ありがとうございます。最後に、山田委員、お願ひします。

○山田委員 はい、ありがとうございます。山田です。まずは、今回の答申をまとめるに当たり、関係者の皆様の御努力に敬意を表します。特に昼夜を問わず御尽力された内閣府の事務局の皆さんの頑張りに感謝したいと思います。

今回、人への投資の観点から、従業員に対する株式報酬の無償交付制度の確立、手続の簡素化に向けた指針が出せたことは大きな前進だと思います。会社法の改正を含む早期の制度確立が望ましいと考えます。

また、人への投資という観点から申しますと、今こそ必要なのは働く人への健康投資です。御存じのように、国民医療費、介護費用が上昇の一途を辿っています。このままでは、日本が誇る社会保険制度の崩壊が間近に迫ると、このように感じております。治療中心の医療から、予防医療の確立に政策の軸足を移すべきときです。

少子高齢化は大変解決が難しい社会的課題ですが、国民一人一人の健康需要を伸ばすことは、まだまだ沢山の手立てがあります。例えば、がんの早期発見、早期治療に有効ながん検診の受診率を大幅に向上させることです。

残念ながら、日本のがん検診受診率は国際的に大変低く、アメリカと比べると40ポイントも下回っています。なぜなら、検査主体が市町村や職場、人間ドックとバラバラで、データベースも一元化されていないからです。マイナンバーカードが普及した今こそ、DXを活用し国策として組織型検診を推進する時期が来ていると思ひます。

私からは以上です。

○富田議長 はい、ありがとうございます。続いて富山議長代理からお願ひいたします。

○富山議長代理 今回の取りまとめは本当に大変だったと思ひますが、大変ということは規制改革推進会議が機能している証左だと思ひます。

冒頭、河野大臣がいったとおりで、人手不足問題は、今年より来年、来年より再来年、どんどんどんどん厳しくなってくる。そういった意味では、規制改革推進会議での議論はかなりスピードを上げていかないと、国民の生活も危うくなるし、働く人たちの仕事の効率も上がっていかないので、ますます議論を加速していこうと思ひています。

それから一方で、色々な案件に関わっていて思ったのがですね、まだ古い時代の規制改革会議のイメージ、要するに規制、参入規制を緩和して、生産性が上がっちゃうとなんかあの失業者が増えてしまう、ワーキングプアを作る、というデフレで人手が余っている時代の感覚が、政治の世界でもあるいはマスメディアでもいまだ濃厚だと感じました。これは明らかに間違いなので、この転換を一生懸命やっていかなければならない。これはもう新資本主義会議でも議論しているわけなんですけども、まだまだ世の中が付いてきていないところもあり、それが、やや生産性の低い既得権益

の人たちの言い分になっているところもありますので、そういった考え方の払拭も含めて、来年以降、かなり頑張って議論していきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

○富田議長 ありがとうございます。続いて、林議長代理から申し上げます。

○林議長代理 地域活性化ワーキング座長を務めております林いづみです。

当ワーキングでは、13人の首長を含め日本各地の皆様からYouTube配信をしながらヒアリングをさせていただきました。生活者や交通弱者である高齢者の移動手段、また、深夜帯の飲食者や外国人観光客への対応において、移動困難が深刻化して、地域崩壊の危機にあることを、首長の皆様から口々に御報告いただきました。

岸田総理はまさにこうした移動困難による地域崩壊の危機にある国民を守るため、所信表明演説において、諸外国で普及しているデジタルデータを活用したライドシェア制度の導入に取り組むことを宣言してくださったものと存じております。

タクシー会社限定の自家用車活用事業は、あくまでタクシー不足を補うための、通達レベルの暫定的措置として制度設計されておまして、タクシー会社だけで公共交通機関の全国の減少分の移動難民をカバーすることができるとも、カバーしようとも、国交省も想定されてはいないものと承知しております。

新たなイノベーションを取り入れられる国と、時期尚早などといって、10年たってもまだ先送りしようとする国と、どちらが活力ある社会になるかは明らかだと思います。

タクシー事業者限定なしの、本物のデジタルデータを活用したライドシェア制度を直ちに導入し、国民が改革の成果を実感できるように岸田総理に今一度お願い申し上げます。

○富田議長 ありがとうございます。最後に、私からも一言申し上げたいと思っております。

昨年10月の新体制発足以降、各ワーキング・グループで非常に活発な議論をしていただきました。各委員の皆様、ありがとうございました。また、今回の取りまとめ対応をいただきました関係各省庁の皆様も大変ありがとうございました。

多くの方々からお話がありましたように、現在様々な分野において人手不足の問題があります。その中で、社会を支えるエッセンシャルサービスである移動の足、介護、保育、医療等の様々な課題に、どのように対応をしていくべきかを見定める非常に重要な局面に今います。ぜひ、現状どこに課題があるのかを改めてよく見たうえで、そして新しいデジタル技術、こうしたものを活用した利用者視点に立った社会変革、これをぜひ今後とも進めてまいりたいと思っております。皆様の御支援御協力、よろしくお願ひしたいと思っております。ありがとうございます。

それでは委員の皆様、大変ありがとうございました。

委員の皆様のお異議がなければ、資料2-2の規制改革推進に関する答申（案）について、このとおり決定したいと存じますが、皆様よろしいでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

○富田議長 ありがとうございました。それでは、原案のとおり決定いたします。

今後、政府におかれましては、本答申で取りまとめた事項が着実に実現されるよう取り組んでいただくことを期待いたします。

なお、本日、参考資料2-1としまして、規制改革実施計画のフォローアップ結果の概要を配付しております。例年、実施計画の実施状況を地道にフォローアップしており、本年も、お配りしましたとおり、答申と同時に公表することといたします。参考資料2-2の本体については、本会議の開催に先立ち委員各位には事務局よりメールで送付を行っておりますが、大部であり、ペーパーレスの観点から、会議での配布は省略することといたしたいと思っておりますので、御承知おきください。

最後に岸田総理から御発言をいただきます。ここでプレスが入室いたしますので、しばらくお待ちください。

(報道関係者入室)

○岸田総理大臣 本日は、今後の規制改革の方向性について、委員の皆様から、活発な御議論をいただきました。

本日決定した「規制改革推進に関する答申」では、目の前の課題から目を背けず、社会変革を起動する、そして、誰もが活躍できるウェルビーイングの高い社会を実現するという観点から、利用者目線で、特に、被災者、地域などの移動難民や患者、要介護者やその御家族、など、困難な状況にある方々に寄り添う改革を実現いただいたと考えています。

特に、デジタルを活用して、全国の移動の不足の解消への道筋をつけるという観点から、規制改革推進会議における議論を踏まえ、安全を前提に、いわゆるライドシェアを全国で広く利用できるようにする必要があります。

斉藤大臣及び河野大臣におかれては、全国の移動の不足の解消に向けて、自家用車活用事業等について、モニタリングを進め、検証を行ってください。その一環として、できるだけ早期に、その時点での検証結果の評価を行ってください。

並行して、こうした検証の間、タクシー事業者以外の者が行うライドシェア事業について、本日の論点整理を踏まえ、法制度を含めて事業の在り方の議論を進めてください。さらに、自動運転の社会実装を加速化するため、東京を含む商業運行について、ロードマップを早急に作成してください。

規制改革は、社会課題の解決と成長の双方を目指す、新しい資本主義の実現に向けた重要な取組です。全ての国民が、豊かさと幸せを実感できる持続可能な経済社会を実現するためにも、河野大臣を中心に関係大臣が連携し、改革の実現に向けて、しっかりと取り組んでください。

今日はありがとうございます。

○富田議長 では、プレスの方は退出をお願いします。

(報道関係者退室)

○富田議長 ありがとうございました。

本日の議事は以上でございます、ありがとうございました。