

第10回 スタートアップ・イノベーションワーキング・グループ
議事概要

1. 日 時：令和5年4月6日（木）10時00分～13時10分

2. 場 所：オンライン会議

3. 出席者：

（委員）武井一浩（座長）、御手洗瑞子（座長代理）

（専門委員）井上岳一、落合孝文、後藤元、竹内純子、堀天子、宇佐川邦子、小針美和、村上文洋

（事務局）林室長、辻次長、岡本次長、野村次長、松本参事官

（ヒアリング対象者）

醍醐 謙二	株式会社リコー	リコーフューチャーズ BU
上田 智延	株式会社リコー	広報室
豊嶋 基暢	総務省	総合通信基盤局 電波部長
荻原 直彦	総務省	総合通信基盤局 電波部 電波政策課長
内藤 新一	総務省	総合通信基盤局 電波部 電波環境課長
臼田 昇	総務省	総合通信基盤局 電波部 認証推進室長
荒木 智彦	総務省	総合通信基盤局 電波部 基幹通信室長
川邊 健太郎	一般社団法人日本 IT 団体連盟	会長
木村 健太郎	一般社団法人日本 IT 団体連盟	政策委員 弁護士
横内 陽子	一般社団法人日本 IT 団体連盟	事務局
森山 海太	一般社団法人日本 IT 団体連盟	株式会社出前館 執行役員 シェアリングデリバリー本部 本部長
鈴木 規生	一般社団法人日本 IT 団体連盟	株式会社出前館 政策渉外室長
嵯峨 徹也	全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会	事務局長
岡野 まさ子	国土交通省	自動車局 審議官
小熊 弘明	国土交通省	自動車局 貨物課長
手嶋 一了	国土交通省	自動車局 旅客課 課長補佐（総括）
武藤 淳一	国土交通省	自動車局 旅客課 タクシー事業活性化調整官
齋藤 喬	国土交通省	総合政策局 モビリティサービス推進課長
古谷 俊英	国土交通省	総合政策局 モビリティサービス推進課 課長補佐

4. 議題

（開 会）

議題1. イノベーション促進に向けた日本の技術基準適合証明の見直し（フォローアップ）

議題 2. イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル配送の実現（フォローアップ）

議題 3. DX を通じたタクシーの利便性向上、イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル交通（フォローアップ）

（閉 会）

5. 議事概要

○松本参事官 定刻となりましたので、ただいまから、規制改革推進会議第10回「スタートアップ・イノベーションワーキング・グループ」を開催します。

御出席の皆様におかれましては、御多用中、誠にありがとうございます。

初めに、事務局から会議に関する連絡事項を申し上げます。本日はオンラインでの会議となります。資料は補助的に画面共有いたしますが、あらかじめお手元に資料を御準備いただきますようお願いいたします。

会議中は通常、マイクをミュートにさせていただき、発言される際に画面左下のマイクアイコンでミュート解除していただくよう、御協力をお願いします。

本ワーキング・グループでは、後日議事録を公開するとともに、会議終了後、事務局から記者ブリーフィングを行うこととしておりますので、御承知おきください。

続きまして、本日のワーキング・グループの出欠状況について報告します。構成員の委員、専門委員につきましては、大槻委員が御欠席との連絡をいただいております。本日は構成員の皆様に加え、宇佐川専門委員、小針専門委員、村上専門委員が御参加です。なお、宇佐川専門委員は12時までの御参加の予定です。

以後の議事進行につきましては、座長にお願いしたいと思っております。武井座長、よろしくお願いいたします。

○武井座長 それでは、本日の議題に入ります。本日は議題 1 として「イノベーション促進に向けた日本の技術基準適合証明の見直し」、議題 2 として「イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル配送の実現」、議題 3 として「DXを通じたタクシーの利便性向上、イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル交通」について御審議いただきます。

まず、議題 1 「イノベーション促進に向けた日本の技術基準適合証明の見直し」について議論を行います。初めに、総務省総合通信基盤局電波部長の豊嶋様、電波環境課長の内藤様から御説明いただきます。本日はお忙しい中、お越しいただきまして誠にありがとうございます。

それでは、御説明をよろしくお願いいたします。

○総務省（豊嶋部長） 総務省電波部長の豊嶋と申します。いつも大変お世話になっております。本日はこのような貴重な時間を頂戴しまして、誠にありがとうございます。

本日、総務省のパートにつきましては、先ほど紹介がありました技術基準適合証明の見

直しに関するものについてございます。本件につきましては、昨年10月に中間の検討状況の報告を一度この場でさせていただきます。その際、無線LANの技術基準の規格、あるいは試験方法の見直しについて、2.4GHz帯の無線LANについて取組を始めるという方向性を御報告させていただいた、当時の担当課長が清水の舞台から飛び降りるというような発言をされたかもしれませんが、その10月以降、方針に従いまして、技術基準、あるいは測定方法及び認証各機関のマニュアルを含めた実際の執行に向けた体制も含めて、今年3月に有識者会議におけます取りまとめにたどり着くことができました。本日は昨年10月以降の取りまとめの内容について、まず総務省から報告したいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。詳細は担当課長から報告させていただきます。

○総務省（内藤課長） それでは、電波環境課長の内藤でございます。私から、本日の資料1に基づきまして、説明をさせていただきたいと存じます。

本日は規制改革推進会議で昨年御指摘をいただきました、2.4GHz帯無線LANの技術基準及び試験方法の見直しについて、総務省の検討経緯及び結果、そして今後の取組予定について御説明させていただきたいと存じます。

まず、資料の1ページ目でございますが、こちらは昨年12月にいただいた中間答申のうち、該当部分の抜粋となっております。こちらでは、まず2.4GHz帯無線LAN等につきまして、欧米との調和を踏まえて技術基準及び試験方法の見直しを行うこととされております。具体的には、欧米との差異を維持する必要性及び相当性について検証し、省略可能な試験項目については削除など見直しを行うこととされております。

また、登録証明機関によって認証結果が異なることのないよう、試験項目や測定法を含む認証手順のガイドラインの作成などを行って、登録証明機関に対する周知を行うこととされております。いずれも令和4年度内に結論を得て、速やかに措置することとされておりました。

次の2ページ目が、中間答申で挙げられております検討会、以降「無線LAN検討会」と略称で呼ばせていただきますけれども、その概要でございます。昨年3月からこちらに掲げられているメンバーで開催しておりました。昨年10月に御説明させていただいた内容からこちらは変わっておりませんので、詳細は説明いたしませんけれども、要望者であるリコー様にも加わっていただいております。

次の3ページ目が、検討状況でございます。昨年3月から、検討会のみで10回、また、2.4GHz帯の無線LAN等の技術基準の試験方法の見直しの検討を行うアドホックグループ、こちらは右のほうにございますけれども、これを昨年11月から開催して、4回の会合を経て検討を行ってまいりました。

次の4ページ目が、アドホックグループのメンバーとなっております。こちらでは、技術的側面から具体的な検討を加えるべく、無線LANにも詳しい学識経験者の方に加えまして、内外の無線機器メーカー、登録証明機関、測定器メーカー等にも加わっていただいております。また、要望者のリコー様にはこちらにも加わっていただいております。

会合に加えまして、参加している無線機器メーカー、登録証明機関、測定器メーカーなどには書面でのアンケートも行いまして、それを会合の検討に活用しているところでございます。

次の5ページ目が、技術基準及び試験方法の見直しについての検討結果となっております。左側に日本の技術基準の項目を示しておりまして、それぞれの項目ごとに技術基準についてはその必要性をアドホックグループのメンバーに意見を聴取しながら検討し、それに対応する試験方法についても、欧米との整合の観点を含めまして、見直し等の可能性について詳細な技術的検討を加えた結果となっております。

見直し結果の類型は大きく三つございまして、一つ目が、技術基準が不要であると判断できたものは削除いたしまして、その結果、試験も不要となります。これはこの表で申しますと①の(4)(5)、③の(2)のうちの下限、⑧が該当いたします。さらに、試験方法につきまして、欧米と同様にできるものは見直すこととしておりまして、これは⑦の(2)が該当いたします。

欧米基準試験データ等につきましては、詳細な検討を行った結果、測定方法が同等以上であったり、測定結果が換算可能であると判断できたものは受入れ可能と明確化することとしております。これは①の(1)から(3)、③から⑤、⑦の(1)が該当いたします。なお、試験方法の欄で「欧米基準試験データ」とあるものは、欧米の認証に用いられたものを指しますけれども、単に「試験レポート」とあるのは、Wi-Fi AllianceやBluetooth SIGといった通信規格の認証団体に提出される試験レポートを指します。

また、当初検討会における議論におきましては、日本と同一の試験方法ではないか、もしくは換算可能ではないとされて活用不可とされた項目につきましても、同等以上であると評価可能なものについては、ここでは活用可能であると整理いたしました。こうしたことによりまして、受入れ可能な項目を拡大しております。

この結果、ほとんどの項目で何らかの見直しを行うこととなりまして、欧米基準試験データ等をおおむね受け入れることが可能となる見込みでございます。

他方で、様々検討いたしてみましたが、②と⑥の項目は、欧米と日本で技術基準の考え方が異なっておりまして、測定対象もまた異なっております。様々な角度から技術的な検討を加えてみたのですが、欧米の測定値を日本の技術基準にも換算はできないということが判明いたしました。仮にこれをまた欧米の技術基準と同様な考え方によるものに見直しをしてしまうと、今度は日本の試験方法のほうが実は簡便なものとなっておりますので、現在、欧米よりも低廉となっている日本の認証費用を大きく増大させてしまうという懸念がございます。こうしたことから、これらにつきましては見直すことが困難であるとされたところでございます。

こうしたアドホックグループの審議結果を踏まえまして、無線LAN検討会におきましては、次のページのように取りまとめております。6ページ目に移ります。これは検討会の報告書の抜粋となりますけれども、アウトプットに応じて三つに整理しております。

まず、前のページの検討結果を踏まえまして、技術基準を定める総務省令でありますとか、試験方法を定める告示の改正を進めること、次に、現行の技術基準及び試験方法の下でも受入れ可能と整理された項目については、ガイドラインを作成して具体化すること。こちらは登録証明機関やメーカーも加わった団体において認識を共有しながら具体化していくことを想定しております。最後に、昨年12月の規制改革推進会議の答申でも指摘がございました、登録証明機関の間で取扱いが異ならないようにするために、総務省でマニュアルを作成することとされております。

次の7ページで今後の予定を示しております。検討会の最終回は3月22日に開催されまして、報告書は先週の3月27日に、また、基準認証制度マニュアルにつきましては、3月31日に公表しております。省令や告示の改正にはまだ時間を要することもございまして、その間に現在の技術基準等の下でも実施可能なものにつきまして、ガイドラインを作成いたしまして、6月頃に公表する方向で考えております。

技術基準や試験方法については、6月から7月頃には改正案を意見募集にかけられるようにいたしまして、その上で、法律に基づき必要な電波監理審議会への諮問・答申を経まして、今年の秋頃に公布・施行とすることを想定しております。

また、新たな技術基準及び試験方法の意見募集の段階から、先ほどのガイドラインにつきましても、新たな技術基準及び試験方法に基づく見直しの検討を行いまして、これも公布・施行からあまり間を置かずに公表できるように取り組んでまいり所存でございます。

以上、総務省における2.4GHz帯の無線LAN等の欧米基準試験データ等の受入れに関する検討状況及び今後の予定を説明させていただきました。このほか、参考資料も用意してございますが、こちらは必要に応じて御参照いただければ幸いに存じます。

以上でございます。

○武井座長 豊嶋様、内藤様、誠にありがとうございました。

それでは、質疑応答に移ります。御発言の際にはカメラをオンに、それ以外はマイクをミュートにしてお願いいたします。

あと、本日、実務的な事実確認を行う観点から、無線LAN等の欧米基準試験データの活用の在り方に関する検討会の構成員でもいらっしゃるリコーの醍醐様、上田様にも御出席いただいております。よろしくお願いいたします。

では、質疑応答に入りたいと思います。最初に、リコーさんから何か今の点についてコメントその他ございましたら、お願いできますでしょうか。

○株式会社リコー（醍醐氏） リコーの醍醐です。

まずは、弊社の提案につきまして、今回、非常に多くの方々に長きにわたり検討いただいたことを感謝いたします。

今、総務省さんからも御報告いただきましたように、今回は弊社から欧米試験データの活用ということで、1年以上にわたりまして御検討いただきまして、なかなか途中で試験データを受け入れることはそのままでは難しいというところもあったのですが、専門家の

方々をはじめ、非常に粘り強く検討を続けていただきまして、最終的には非常に費用の削減につながる検討結果に結びついたのかなと思っておりまして、改めてこの場で感謝をさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

弊社からは以上です。

○武井座長 ありがとうございました。

続きまして、ほかにどなたからでも結構ですので、御意見、御質問等をお願いできますでしょうか。

村上委員、お願いいたします。

○村上専門委員 村上です。御検討いただき、ありがとうございます。前向きな検討で感謝いたします。

質問というより意見ですが、御説明いただいた資料の5ページに、欧米のデータを使っていいよとか、項目を削除しますよという整理された表がありました。欧米のデータなどを活用可能になったのはすごくいいことだと思いますが、日本で使う場合に、様々な追加の作業が発生してしまうと効率化につながらないので、データを活用可能というだけではなく、日本で活用する場合に必要な手間は最低限にするという点にも、ぜひ留意していただければと思います。

私からは以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

今の点に関しまして、総務省さん、何かコメント等はございますでしょうか。

○総務省（内藤課長） 総務省電波環境課長の内藤でございます。

御指摘の点、ごもつとも存じます。先ほどガイドラインを今後作成するという形にさせていただいておりますけれども、そこにおきましては、この受入れが容易となるように、申請者側にこうしたらいいといったガイダンスのベストプラクティスといったものも掲載する方向で検討するというのも検討会の報告書で取りまとめられておりまして、今後、ガイドラインの作成に当たりまして、メーカーサイドも場合によっては交えながら、そういったところを具体化する検討をしてみたいと考えております。ありがとうございます。

○村上専門委員 よろしくお願いいたします。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、竹内委員、お願いできますでしょうか。

○竹内専門委員 ありがとうございます。御説明いただきましてありがとうございます。

非常に積極的に前向きに検討会を開催していただいて、しかも法律が変わるまでの時間も古い基準で皆さんに手間をかけ続けることがないようにガイドラインを作成してといったところまで御検討いただいているということで、大変うれしく、前向きなお話だと受け止めさせていただきました。

なお、よりよくしていくという観点でお伺いできればと思いましたが、要望者の立場

でこの問題を御指摘くださったリコーさんに、さらにブラッシュアップしていくような余地がないかどうかという御要望がもしあれば、せつかく今日来ていただいていますので、教えていただきたいといったところが一つ。

それと、今出ましたまさにガイドライン等が出た場合に、これをどういうふうに周知していくかといったこと、登録証明機関への周知などといったものをどう図っていくかといったところについて、ここは総務省さんにもう一つお伺いできればと思います。

私からは以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

では、まずリコーさん、お願いできますでしょうか。

○株式会社リコー（醍醐氏） リコーの醍醐です。発言の機会をいただきありがとうございます。

まさに今回は時間が検討する内容に対しては非常に短かったので、2.4GHzのみということで実現可能な検討を進めてきたと認識しております。

また、実際の効果というところは認証機関に実際に仕様を出した上で見積もりを出していただかないと、どれほどの効果が得られるかというところはまだ分かっていないところがありまして、まずは実際にこの内容がスタートしまして、認証機関が見積もった上でどれぐらいの効果かを確認していくというのが必要だと考えております。

また、拡大という意味では、WLANは2.4GHzだけではなくて、5GHzもあったり、新しくできた6GHz帯というところもありまして、我々としてはもちろん同じような動きがあることが望ましいとは思っているのですが、今回の検討会の中でも出たのですが、5GHz、6GHzは2.4GHzよりも大きな課題がいろいろあるということで、そういった検討をするだけでも数年単位、具体的には3年ぐらいは必要だという話もあるということで、なかなか短期間では難しいということを考えております。

また、先日、総務省さん主催のMRA国際ワークショップでもこの内容に触れていただいたと思いますが、私は時間の都合で途中で抜けてしまったのですが、同僚からの話によりますと、欧米の識者も賛同して下さっていたという話を聞いております。このような動きが国内にとどまらず国際的にも広まっていただけるといいなと思っているところであります。

以上になります。

○武井座長 今のリコーさんに関して、竹内委員、何かございますでしょうか。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

今のリコーさんの御発言を受けて、総務省さんへのお伺いになってしまうかもしれませんが、まさにこの問題だけではなくて継続的にこれをブラッシュアップしていくということと、対象をどんどん広げていくといったところで、こういった検討会というのはある意味このままさらに継続していく、深めていくというところで御検討いただいていると捉えてよろしいのでしょうか。この検討会は今回の問題に結論が出たらある意味それで

終わりということなのか、この継続性についてコメントいただければありがたいなと思います。

○武井座長 では、合わせて2点あったかと思いますが、総務省さん、お願いいたします。

○総務省（内藤課長） どうもありがとうございます。

今回の考え方につきましては、我々としても欧米の基準のデータを受け入れていく中でどうしたらいいかというのは非常に学びが多かった面がございます。これからも技術基準などを新しい無線システムなどに導入するに当たっては検討していくこととなりますけれども、総務省といたしましても、こうした機会を捉えまして、今回の考え方が適用可能かどうかという観点も入れて検討を進めてまいりたいと考えております。

○竹内専門委員 継続的に検討というのは、まさに今リコーさんがおっしゃったように、やはり1つ改善するにも大きなテーマですから、非常に長い時間も要するだろうということで、引き続き次のテーマを含めて取り組んでいただくという理解でよろしいでしょうか。

○総務省（内藤課長） 御理解のとおりでございます。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

○武井座長 ありがとうございます。

では、落合委員、お願いできますでしょうか。

○落合専門委員 御説明いただきましてありがとうございます。また、前向きに様々な項目の検討を進めていただいたことについて、まず感謝申し上げます。その上で、何点か今後の進め方などの点についてお伺いできればと思っております。

一つは、具体的な措置がされる前のガイダンスの整備といったところで、スケジュール感について大変御配慮いただいているところだと思います。ただ、具体的なスケジュールがどうなってくるのかについて、もともと規制改革以前の間答申の中では令和4年度、結論を得次第速やかに措置ということになっていますので、スケジュールについて具体化していただければと思っております。そういったガイダンスであったり、最終的な制度側の整備に関するタイムラインについてどうお考えになられているのかをお伺いしたいということがまず1点目です。

2点目につきましては、最終的に先ほど竹内委員もおっしゃられておりましたが、今後、欧米側でも基準が変わってくるような場合、試験方法が変わってきたり、もしくは技術に関する環境そのものが変わってきたような場合にも必要な修正を行っていくということも必要になると思います。2点目は重ねてのお願いということになるかと思いますが、今後、検討を継続していただくという中で、そういった点について速やかにかというか、タイムリーに適切に対応いただきたいということがお願いになります。

第3点としましては、最終的に認証機関における認証についてもいろいろ御配慮いただいていると思いますが、最終的な運用の部分は実際に行ってみないと分からないことがあるかと思っております。その部分について、例えば総務省さんにおいても相談できるような窓口を定めたりすることを進めていただくことも考えていただけないかというのが三つ目です。

最後の四つ目は、今後、見直しというので定期的な効果検証も重要だと思いますので、そういった中でKGI、KPIを設定した上で、例えば2年ぐらいをめどに検証を行っていくということも必要なのではないのでしょうか。その際には、先ほども議論しましたが、最終的な実効性は実施してみないと分からないということがあります。今の時点では考え得ることを尽くしたということでこれでいいと思いますが、それを実施した結果を踏まえて見直しをし続けることは非常に大事ではないかと思いましたが、そういった点も御検討いただけないかという4点でございます。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

総務省さん、お願いできますでしょうか。

○総務省（内藤課長） 総務省電波環境課長の内藤でございます。

まず、いろいろ御質問をありがとうございます。スケジュール感につきましては、先ほどの資料の7ページで書いてあるものよりは、なかなか我々もこれ以上に具体化ができていないのが現状でございますけれども、今後は実際に登録証明機関やメーカーも交えたガイドラインの作成等の検討を行っていく中で、こうしたスケジュールを意識しながら、メーカー、登録証明機関とも今回のガイドラインの具体化を図るとともに、あらかじめ登録証明機関やユーザーであるメーカーに対しても、制度が整備されることに向けての準備をしていただいて、円滑かつ速やかに実施されていくように図ってまいりたいと考えております。

2点目が、欧米のほうでも技術基準の変更があるだろうということへの対応ということでございます。技術基準の変更というのはそう頻繁にはないのですけれども、確かに御指摘のとおり、試験方法についての見直しというのはやはりございまして、現在、我々が把握していますところでは、先月にFCCが2.4GHz帯の無線LANについて試験方法の改定を決定したということを知っておりますので、こういったことについても今後も内容を追いつながら、今回はガイドラインを作るわけなのですけれども、それもまた新しい試験方法に応じて見直しを図っていくということを取り組んでまいりたいと思っております。

また、見直しの効果についても、我々としてもきちんと把握する必要があるかと思っております。今年秋に導入されるので、効果を測るにはもうちょっと時間を置かなければならないかとは思いますが、また一定の期間を置いてから、登録証明機関における実際の欧米基準試験データ等の受入れ状況であるとか、メーカー側にどういった使い勝手であるかといったところについての調査を行ってまいりまして、それを踏まえて改善が図れるかどうかといったところは取り組んでまいりたいと思っております。

このほか、登録証明機関に関する部分につきましては、認証推進室長の白田から、先ほども竹内委員の御質問もあったので、併せて御回答させていただきたいと存じます。

○総務省（白田室長） 認証室の白田でございます。今日は先生方、どうもありがとうございます。

登録証明機関の対応ということも幾つかありましたし、先ほど竹内先生から周知のお話もいただきましたので、それも踏まえて御説明させていただきます。

ガイドラインの登録証明機関への周知につきましてですけれども、国のほうで技術基準の解釈や試験方法の話をつまえて、今後、登録証明機関にしっかりと共通認識を持っていただくという形が必要かと思っております。

こちらのガイドラインにつきましては、登録証明機関のほうで作っていただくという形にしておりますので、これまでも、この検討会は3月に終わりましたが、その期間に登録証明機関の協議会の中で既に意見交換や情報共有をしてきております。そういったものを踏まえて、引き続き登録証明機関に対して周知をするとともに、また、メーカーサイドに対しても周知をしっかりと行っていきたいと思っております。

先ほど醍醐先生からも、3月に行われたMRAの国際ワークショップでのお話がありましたが、まさに私ども総務省認証室のほうでこちらのワークショップを開催して対応したところでございます。欧米の考え方、欧米の状況につきましても、引き続きこういった機会を捉えて情報収集をしながら、また情報を共有していきたいと考えております。

先ほど落合先生から、実際にガイドラインを作成した後、窓口を置かれて対応してはどうかというお話もありました。まさに認証推進室が中心となって、今申し上げた登録証明機関協議会なども活用して対応してきているところでございますので、引き続き私どものほうでお話を聞きながらしっかりと対応していきたいと考えております。

以上です。

○武井座長 落合委員、いかがでしょうか。

○落合専門委員 ありがとうございます。

基本的にいただいたお話で大体方向性はよろしいのかなと思いましたが、相談の点などについては外から分かるような形で受け付けをされていることを表示していただくことでアクセスできる方が出てくると思いますので、そういった点は御配慮いただければと思います。

また、スケジュールや、今後の見直しの進め方などについて、また今後さらに具体化されていくようなフェーズだったと思いたしたので、ぜひ今年の秋頃に改めてワーキングで措置の状況や御検討の状況について再度御報告や御説明をいただけないかと思いました。

○武井座長 総務省さん、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

○総務省（白田室長） 認証室の白田でございます。

相談窓口につきましては、今御指摘いただきましたとおり、具体的な表示等を設けるなどしてしっかりと対応していきたいと考えております。

○総務省（内藤課長） また、もちろん措置状況についても、引き続き規制改革推進会議の事務局からの照会等もあるかと思いますが、必要に応じて御説明をさせていただきたいと存じます。

○落合専門委員 ありがとうございます。

○武井座長 竹内委員もよろしいでしょうか。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

すみません、先ほど御質問したのにお伺いし忘れてしまったとっていたのですけれども、御回答いただきまして、今のような形でガイドライン策定のときからも認証機関と連携も取っていただいているということですので、そこでお話を伺えたと思っております。ありがとうございます。

○武井座長 ほかにいかがでしょうか。

リコーさんはほかに何かございますでしょうか。

○株式会社リコー（醍醐氏） 弊社からは特にございません。

○武井座長 ありがとうございます。

ほかの皆さんも特にございませんでしょうか。

では、議題1の議論はここまでとしたいと思います。本日は規制改革実施計画にございます技術基準適合証明の見直しについて、総務省さんでの検討や報告書の取りまとめ状況について御説明をいただきました。昨年から開催されておりました総務省さんの検討会等において、本ワーキング・グループが指摘した点を含めまして、技術基準適合証明の技術的要素と認証における運用との両面から見直しを行っていただき、取りまとめが行われたものと理解しております。

総務省さんにおかれましては、取りまとめの結果を踏まえて、技術基準適合証明等の見直しの具体的措置を可能な限り早急に行っていただきますようよろしくお願いいたします。

また、欧米基準試験データ等を活用することによる認証の効率化のためのガイドライン作成等の措置につきましても、可能な限り早期に実施して、登録証明機関やメーカー等の企業さんが十分に理解して活用できるように、積極的な周知や適切な指導・監督をよろしくお願いいたします。

具体的な措置を行いました後につきましても、見直しの効果等について適切にモニタリングを行うなど、一定期間経過後に検証し、制度上の課題、運用上の課題等の有無を御確認の上、精力的な改善につなげていただければと思います。よろしくお願いいたします。

以上で議題1を終了いたします。リコー様、総務省の皆様には懇切丁寧な御説明をいただきまして、誠にありがとうございました。今日はお忙しい中、御出席いただきましてありがとうございます。これにて御退室いただきまして結構でございます。

では、議題2の出席者との入替えを行いますので、少しお待ちいただければと思います。

（出席者入替え）

○武井座長 それでは、議題2「イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル配送の実現」に移ります。本件につきましては、以前、ワーキング・グループにも御出席いただきました一般社団法人日本IT団体連盟の皆様のほか、今回は全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会様にもお越しいただいております。今日はお忙しいところ御出席いただきまして、誠にありがとうございます。IT連の皆様、赤帽連合会の皆様、国交省さんの順番

に御説明いただきました後、質疑応答を行いたいと思います。

それでは、早速でございますけれども、一般社団法人日本IT団体連盟会長の川邊様から御説明いただければと思います。なお、川邊様は11時20分までの御参加と伺っております。

では、御説明をよろしく願いいたします。

○日本IT団体連盟（川邊会長） 御紹介いただきました、IT団体連盟の川邊でございます。冒頭説明をさせていただきます。今日は表題の経緯に関しての続きの議論ということでお願いいたします。

日本IT団体連盟とは、ITの業界団体がたくさん日本にはありますが、その約60団体を束ねた業界団体であると御理解いただければと思います。目的としては資料にあるとおり、ITを通じて日本をよりよくしていこうということに貢献したいと考えております。2ページの右下の図にある政策委員会で、様々な、国や自治体向けの政策提言を考えております。

3ページをお願いします。その中で、毎回かなり分厚い政策提言を書いて、各省庁向けにそれをエンハンスしたようなものを手交させていただいております。このような形で今年も政策提言を行っております。

4ページをお願いします。その中で、一昨年、昨年と、今日の件に関しての提言を差し上げ、それを一部規制改革推進会議で揉んでいただいた結果、規制緩和されるということになりましたので、その内容及び提言のその後のアップデートについて、この後、少し短めでございますけれども説明をさせていただきます。

では、説明者の方、よろしく願いいたします。

○日本IT団体連盟（木村政策委員） 分かりました。IT団体連盟政策委員の木村でございます。

では、川邊から引き継ぎまして、我々の具体的なところについて説明を差し上げます。

我々IT団体連盟が物流改革を提言してきた意義を先に申し上げますと、ITの発展に伴いまして生じた物流業界の課題を、ITを活用して解決できると考えているからです。こちらの7ページのグラフのとおり、ITの進歩により、eコマースをはじめ、最近ではフードデリバリーやクイックコマースといったサービスの取扱い方も増え、その結果として配送サービスの需要が著しく高まっております。一部ではドライバー不足もあることから、配送遅延の問題が生じているということもございます。

こちらは、8ページのNHKの報道なども御覧になっていただけると分かりますとおり、人手不足は、2024年4月以降に改正労働基準法の時間外労働規制の適用が開始されるということもあり、さらに深刻になると言われています。こちら11ページの右側にフリーランス協会様が作られた資料を引用してございますが、このようなギグワーカー的な働き方をする人たちも増えているということでして、こういった方が隙間時間で運送ドライバーとして稼働するということが物流ラストワンマイルの運び手不足の解決につながる一助になると考えています。

こうしたギグワーカーと配送の需要を、ギグワーカーが稼働できるシーンを増やす規制

改革とそのニーズをITでマッチングするということで物流問題の解決に貢献できるという思いでIT団体連盟からこの提案を提言させていただいているところでございます。

次に、鈴木さん、お願いします。

○日本IT団体連盟（鈴木室長） ありがとうございます。株式会社出前館の鈴木と申します。よろしく申し上げます。Zホールディングスの傘下企業としまして、IT連盟を通じて提言活動に参加させていただいております。

改めまして、このたびは軽自動車の規制緩和を進めていただきまして、誠にありがとうございます。

13ページ目をよろしく申し上げます。活用事例を申し上げますと、一つ目は、雨の日や雪の日、もしくは配達距離が長い地方等での需要が高いというところがあります。

二つ目は、これまでは温かい食べ物を運ぶことが中心だったのですけれども、昨今ではスーパーやドラッグストアの商品を取り扱うことも増えまして、荷物の量によっては軽自動車を使ったほうが良いというケースもあります。

三つ目につきましては、買い物であったり送迎など、普段使いしている軽自動車で配送事業ができるということで、新たな配達員の取り込みも見込めまして、そうしたことでさらにシェアリングエコノミーを拡大していきたいと考えています。

こうした効果がある一方、課題としましては、14ページ目をお願いします。一つ目の課題ですけれども、こちらは我々事業者の発信が十分でないというところもありますが、普段に使っている車が事業用にも使えるといったことを広く浸透させる必要があります。

二つ目につきましては、軽自動車での配送は配達距離の長い地方であったり、もしくは寒冷地での活用シーンが多くなるというわけなのですが、地方に行けば行くほど各県に運輸支局が一つしかなく、手続の負担が大きいということで、手続だけで一日仕事になってしまうといった課題があります。

三つ目の課題としましては、こちらは課題というより要望になりますけれども、普通自動車、一般の自家用車でも同様の規制緩和がなされますと、さらに参入障壁が下がり、デリバリー業に関与いただける方が増えるのではないかと考えております。

そうした点をさらに進めていただきますと、業界、事業者としましては、サービスの拡大・浸透が進められるものと考えております。

ありがとうございます。

○日本IT団体連盟（川邊会長） ということで、当初、IT連盟といたしましては、普通自動車も含む荷台のない自動車でもラストワンマイル輸送をできるようにするという要望を出させていただいておりましたが、当会議と国交省様によって吟味いただいた結果、軽自動車に限り、荷台がなくてもラストワンマイル輸送ができるような規制緩和を決めいただきました。こちらに関しましては、改めて御礼を申し上げます。ありがとうございます。

これを踏まえてのさらなる提言のアップデートを最後にさせていただきたいと思いますので、木村さん、続けてください。

○日本IT団体連盟（木村政策委員） では、我々の提言のアップデートをさせていただければと思います。

一つ目でございます。（１）と（２）はほぼ一体の要望だと考えています。すなわち、隙間時間で、稼働していない軽乗用車でスムーズに運送業務を始められるようにという要望です。スムーズを始められるということと裏腹に、安全教育がなされていないのではないかという御指摘をいただくこともございまして、もちろん業務委託元のデリバリー事業者や運送事業者によるドライバーに対する安全教育が必要ですが、その両輪として、ドライバーが稼働できるようにするための行政手続をスムーズにしていきたいと考えています。

まず、（１）のとおり、運輸支局におけます事業届の完全オンライン化を進めていきたい。

それから、（２）にありますとおり、黄色ナンバーから黒ナンバーに変更するという手続が軽自動車検査協会に出頭不要で郵送でできるようにしていただきたいと思います。この（１）と（２）が同時に実行されることによって、ドライバーにとっての参入障壁がぐっと下がると考えてございます。

その上で、（３）の要望になりますが、国交省様に決めていただきました軽乗用車による貨物輸送の解禁によって、どういった配送実績が生まれ、事故が増えたのか、増えなかったのか、もし事故が増えたとすればどういう理由なのかといったところを検証した上で、通達実施から一定期間の後、例えば２年ないしは３年といった期間を経た上で、次のステップである一般自家用車による貨物運送についての議論を始めていただければと思っております。

今回の規制改革とは関係なく、軽貨物の事故が増加しているという報道があります。それについて、国土交通省様でも調査をされるという報道もありました。この問題と軽自動車一般の問題も通底するだろうと思っております。こういった調査も踏まえまして、事故が増えるのか、増えないのか、利用が伸びるのか、伸びないのかというところを見据えて、さらに次のステップへと検証を始めていただければと思います。

以上で我々からの説明を終わらせていただきます。

○武井座長 川邊様、木村様、鈴木様、誠に丁寧な御説明をありがとうございました。

続きまして、全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会事務局長の嵯峨様から御説明いただきます。嵯峨様、よろしく願いいたします。

○全国赤帽軽自動車運送組合連合会（嵯峨事務局長） それでは、説明させていただきます。

赤帽連合会は、貨物軽自動車運送事業を営む個人事業主で構成されており、全都道府県に協同組合がございます。組合員数、ドライバー数は全国で約7,000名です。主な業務としましては、緊急輸送や定期配送、嵩物などの配送、BtoBの仕事も意外に多く、貸切の運送にも携わっております。昨今のコロナ禍では、PCR検体の配送やワクチン輸送なども手がけ

てまいりました。

次のページに行きます。まず、「はじめに」というところなのですが、ここを要約しますと、赤帽をはじめとする貨物軽自動車運送事業を営む個人事業主の多くが様々なシチュエーションで大手企業様の下請けや実運送に担うことで、現在のサプライチェーン、物流インフラが維持されていると考えております。

そうした状況にあって、特にBtoBの配送なのでありますが、最近では手間のかかる仕事や長距離の時間指定のような配送の受け手がなくなる状況が増えておりまして、そうした運ばれない荷物というのが今、徐々に増えてきているという問題がございます。

ただ、こうした運ばれない荷物を我々のような中小零細の貨物事業者が運ぶことによってサプライチェーンが維持されていると考えておりますので、最後の段落になりますが、大手貨物事業者さんが今後対応しなくなる可能性の高い分野の配送を担っている赤帽のような事業者の存在が今後もサプライチェーンの維持に不可欠であることを皆様に御認識していただくとともに、こうした事業者がサステナブルな事業に取り組むための政策の検討を強く希望したいと考えております。

次のページです。物流業界における2024年問題やラストワンマイル問題なのですが、こちらは皆様御存じだと思いますので省略させていただきますが、主に人手不足、収入の減少、利益がつかないといった問題が懸念されているなか、下の囲みにあるとおり、以前から問題視されている、例えばドライバーの長時間労働、低賃金問題、荷主が価格転嫁に応じてくれない問題、ドライバーの高齢化、孫請けから曾孫請けまで業者が存在する業界の多層構造問題、貨物取扱事業者による過剰な中間利益の搾取といった根本的な課題も以前から根強くありますので、こうした問題解決も必要なのではないかと考えております。

次のページ、「現在進められている対策」として、国交省様が中心となり、軽乗用車による営業ナンバーの取得が可能になったり、今年の6月からは貨客混載の適用範囲が拡大するという施策が進められています。

主に人手を増やすという政策で、当然こういった人手を増やす政策は必要だとは思いますが、一方で、我々のような事業者から見た懸念点というのもございます。下の囲みにあるとおり、働き手を増やすだけでは物流業界に根づいているダンピング、低価格競争をさらに助長することになりかねず、その結果、利益を出せない貨物事業者が事業から撤退・廃業することで逆に人手不足が加速し、既存サプライチェーンの機能低下につながる可能性が考えられるという点です。

実際、下の囲みにある注2のところなのですが、私どもが軽貨物事業者に「価格転嫁しましょう」と言っても、「仕事を切られるから無理だ」と言う事業者は多いですし、「一方的に仕事を切るのは下請法違反、優越的地位の濫用に該当するから」と言っても、「やはりお客様には言えない」ということで、価格転嫁できない状況がずっと続いています。結果、中企庁さんの調査で、業種別でトラック運送業界がコスト上昇分の価格転嫁が

最もできていない業種であるというレポートも報告されております。

そこで、問題に向けた解決としまして、具体案を五つ、私どもから提言させていただきたいと思っております。

一つ目は、市街地での貨物専用駐車スペースの増加でして、これは既に国交省様、警察庁様のほうで具体的に進められておりまして、既に我々はその通達を受け取っております。この通達に基づいて、現在、各都道府県で駐車規制の対象エリアについて具体的な検討を進めております。

二つ目は、集合住宅や大型商業施設に貨物専用駐車スペースを確保していただきたいということです。今、マンションを建てたりするときに、障害者用の駐車スペースであったり、緑地を多く設けるようにといった法令があると思いますが、そうした法令と同様に、貨物車専用の駐車スペースを確保するというのを、集合住宅や大型商業施設の建設時に義務づけていただきたいと思っております。

三つ目は、不在対応のための宅配ボックスの設置です。これは今、エネルギー不足で戸建ての家に太陽光発電の設置義務が進められておりますが、宅配ボックスの設置も同様に整備していただければよろしいかと思っております。

四つ目は、再配達の有料化です。これも、消費税の税率が変わるたびに国から売上げが落ちないようにするため、消費税の表示方法についていろいろと提言されていると思うのですが、そうした提言と同様に再配達を有料化するとともに、送料無料の意識を低減するような施策をお願いしたいと思っております。

五つ目は、軽貨物自動車運送業で使用する貨物車両の要件の緩和です。現在の軽貨物から普通車、排気量2,000cc程度、最大積載量1トン程度へ拡充して配送効率を向上すれば、人手不足や収入減少を補うことができると考えておりますし、さらには、2035年に予定されているカーボンニュートラル、車両のEV化の課題解消に向けた足がかりにもなるのではないかと考えております。

最後のページになりますが、今、サラリーマンや単なる個人事業主の方の働き方に比べて、私ども赤帽のような協同組合に属する個人事業主という位置づけで貨物軽自動車運送業を営む方々のメリットが幾つか考えられますので、この内容についても皆様に御認識いただければと思っております。

まず(1)としては、職場の人間関係がほとんどないので、人間関係が不得意な方にとって最適な働き方になりますし、協同組合に所属していることで休みたいときに自由に休むことも比較的可能になります。若者や女性の働き口としても貨物軽自動車運送業は最適だと考えております。次に(4)や(7)のように、協同組合に所属することで組合員教育が可能になりますから、例えば今、Uber Eatsのドライバーが一般の方とトラブルになったときに、なかなかクレームの受け口がないということが社会問題化していますが、(7)にあるとおり、そういった問合せやクレームの受付窓口として、協同組合といった組織に個人事業主が所属していれば、組織での対応が可能になり、それが結果として社会に対し

て責任を負うことにつながるとお思いますので、こうした組織での働き方というのも御検討いただければよろしいかと思えます。

以上、私からの報告を終了させていただきます。どうも御清聴ありがとうございました。

○武井座長 嵯峨様、誠にありがとうございました。

続きまして、国土交通省自動車局審議官でいらっしゃいます岡野様から御説明をお願いいたします。

○国土交通省（岡野審議官） 国土交通省自動車局の岡野でございます。

それでは、資料に基づきまして御説明をさせていただきたいと存じます。

まず、1 ページ目に目次ということでお示ししてございますが、一つ目は背景ということで、御指摘内容の概要になります。2、3、4が御指摘いただいております項目になります。そして最後に御参考ということで、2024年問題に向けた動きということも御紹介させていただきます。と思っております。

3 ページ目、背景の部分でございます。こちらは御指摘をいただいている内容3点について簡単にまとめたものでございます。下のほうの箱にございますが、一つ目は、軽貨物事業の規制緩和の話でございます。こちらについて、軽乗用車の使用を可能とする検討に着手し、結論を得次第、速やかに必要な措置を講ずるとというのが1点目でございます。

2点目は、貨客混載に関する規制緩和ということでございます。これにつきましては、一定の過疎地域を対象に認められてございますタクシー事業者等が貨物自動車運送事業法の許可の取得によって荷物の有償運送を可能とするといった貨客混載の制度についてニーズ調査を行った上で、速やかに必要な措置を講ずるというものでございます。

三つ目が、繁忙期通達の活用ということでございます。こちらにつきまして、自家用自動車の有償運送を繁忙期に認める制度でございますが、輸送の安全性確保等を前提にニーズ調査、あるいはモニタリング結果といったものを踏まえまして、必要な措置について検討し、結論を得るという御指摘を3点いただいております。

まず、1点目でございますが、「貨物軽自動車運送事業における軽乗用車の活用」でございます。これについては先ほどの御説明の中でも触れられてございますけれども、私どものほうで御指摘を踏まえて措置をしたところでございます。「概要」に書いてございますが、軽自動車で貨物運送事業を始めるときには、運輸支局への届出が必要になってございます。これまでは最大積載量の記載のある車両に限って認めてございましたけれども、先般の規制改革実施計画を踏まえまして、軽乗用車についても貨物軽自動車運送事業の用に供することを可能とするといった趣旨の通達を昨年10月に発出したところでございます。

右下のほうに「通達における主な規定」と書いてございますけれども、記載できる重量についても一定の試算の下に制限を設けた上で、過積載による運行や有償旅客の運送をしてはならないといったことをきちんと周知・指導した上で届出を受理するというふうにしてございます。また、届出を受理した際に、事業者自らがしっかり安全管理を行っていたかどうかということについても指導することとしてございます。

また、車検証の記載事項については、自家用または事業用の別は事業用にしております。用途については乗用としているところでございます。

次のページでございますが、規制緩和後のこの制度の活用状況についておまとめしたものでございます。本年の2月末時点の数で、右下にございますけれども、今、全国で2,855台の届出が出ているということでございまして、先ほど出前館の方からもお話がございましたけれども、やはり積雪の多い地域などといったところから喜ばれていると聞いてございます。

一方で、御指摘がございましたように軽貨物につきましては事故数が非常に増えているという実態がございまして、こういったこともしっかりと今後調査していきたいと考えてございます。

次に、2点目でございますが、「貨客混載の実施区域の見直し」でございます。8ページ目を御覧ください。こちらにつきまして、貨客混載の実施につきましては、乗合バスにつきましては、既に全国において実施可能となっております。貸切バス、タクシー事業者、トラック事業者につきましては、過疎地域または過疎地域とみなされた区域であって、人口3万人に満たない市町村において認められているというのがももとの制度でございます。これにつきまして、制度の見直しに関する提案がなされたところでございます。

特に、提案につきましては国家戦略特区ワーキンググループ等で議論されておきまして、「国家戦略特区において取り組む規制改革事項等について」というものにおきまして、現行制度下ではカバーできていない具体的なニーズ等について、アンケート調査等を踏まえて検討し、2023年度中に速やかに必要な措置を講ずるとされてございます。

今般、調査結果を踏まえまして、過疎地以外につきましても、貨客混載の実施に係る具体的なニーズというものが一定程度確認できたことから、実施区域の見直しといった措置を講ずることにしたいと思っております。現在、これにつきましては、案についてパブコメを実施しているところでございまして、こちらを踏まえまして、問題なくパブコメが終わりましたら、通達を本年5月に発出して、施行を6月に予定しているところでございます。

具体的な内容でございますが、下のほうに絵で描いてございます。制度改正前と制度改正案となっておりますけれども、先ほど申し上げましたとおり、タクシー、貸切バス、トラックにつきましては、過疎地域等に限って認めているというものでございますけれども、制度改正案としましては、タクシー、貸切バス、トラックにつきましても、全国で実施可能としたいと思っております。その際、過疎地以外のところで実施する場合には、地域の関係する地方公共団体を含めた関係者から成る協議をしていただきまして、協議の上で規制も弾力化した上で認めるというふうにしたいと思っております。

9ページ目でございますけれども、具体的なニーズがあったところについてお示ししているものでございます。このうち、長野県茅野市、愛知県幸田町、愛知県常滑市につきましては、スーパーシティということでお話があった地域になってございます。それ以外に

もニーズ調査の結果、お示ししている地域においてニーズが確認されましたので、今般、制度改正について案をお示ししてパブコメをしているという次第でございます。

10ページ目を御覧ください。「繁忙期通達の利用実態調査」についての御報告でございます。

まず、11ページ目に通達について書いてございますけれども、繁忙期通達と言われたものにつきましては、輸送需要が極端に増大していて事業用自動車のみでは輸送力の確保が困難となる年末年始や夏季といった繁忙期に限って、許可を受けた事業者が、しっかり安全管理を行うということを前提に自家用車の活用を例外的に許可するといった制度になってございます。

これにつきましては、令和3年9月1日に対象時期の見直し、あるいは申請手続の合理化を図っているというところでございます。それを下の表でお示ししてございます。表の上のほうの段でございしますが、改正前は許可の期間につきまして、年末年始、夏季、秋季といった時期をお示ししまして、平均的に60日ぐらい使われていたということでございます。申請手続につきましては、その都度申請をしていただくということにしておりまして、また、許可後の運送実績に関する報告というのは取っていませんでした。

これにつきまして、改正を令和3年9月に行いまして、実施可能な時期につきましても、春期を加えましてかなり広範な期間において実施可能としてございます。以下の時期において、1車両当たり90日の稼働日を任意で選択できるというふうにしてございまして、都度ではなくて一度で1年間の申請が可能としてございます。また、翌年2月までに運送実績についても報告していただくという形にしてございまして、悪質な違反等といった問題があった場合には、私どものほうで対処できるようにしているところでございます。

12ページ目を御覧ください。こういった改正を行った上で、令和4年度に繁忙期通達の利用実態調査というのを行ってございます。こちらの概要については紙に示してあるとおりでございますけれども、令和4年度に許可申請を行った運送事業者500者にアンケート調査を行ってございます。

この結果についてでございますが、13ページ目に簡単にまとめてございます。アンケート調査の結果では、大きな問題というのは特に認められませんでした。要望としましては、右下にございますけれども、新たに活用した期間であったり、期間の長さといったものについて多様な要望が寄せられているところでございます。

本件につきましては、輸送の安全の確保というのが重要でございますけれども、このアンケートにつきましては、500者に対して行ったのですけれども、回答数が82件と若干少ないものでございますから、もう少し深掘りをして、しっかり検討したいと思っております。このため、今後、調査対象事業者の一部を抽出しまして、深掘りのためのヒアリング調査を実施して、それを踏まえて必要な措置について検討して、令和5年度のできるだけ早期に結論を得ることとしたいと思っております。

以上3点が御指摘のあった項目でございます。

あわせて、御参考でございますけれども、2024年問題への対応に向けた動きについて御説明させていただきたいと思っております。時間も限られてございますので簡単に申し上げたいと思っておりますけれども、トラック運送事業につきまして、15ページ目でございますように、労働時間が長く、年間賃金が低く、人手不足感が非常に強いという業界でございます。

こうした中で、17ページ目でございますけれども、働き方改革法が平成30年につくられておりますが、こちらの適用はトラックドライバーについては5年間の猶予期間がございましたが、来年4月から適用されることとなります。そうしますと、これまでは時間外労働規制はトラックドライバーについてはなかったのですが、来年4月からは上限規制が年間960時間という規制がかかる。それ以外にも、拘束時間などといったことにつきましても見直しを行っているということでございまして、もともと人手不足感の強い業界の中で、こういった一人当たりの働ける時間が短くなるということは、働き方改革の観点からは必要なことでございますけれども、こうなったときに、運べない荷物が発生するということが今、2024年問題として取り上げられているところでございます。

これについて、私どももいろいろな働きかけ等々をやってございましたけれども、21ページ目でございますが、昨年秋からは、大所の荷主を所管しております経済産業省、農林水産省と一緒に検討会を開きまして、この問題について検討を行っているところでございます。

これに加えて、最後の23ページ目でございますけれども、先週の金曜日、3月31日に関係閣僚会議が設置されました。こちらにつきましては、構成員でございますように、内閣官房長官がヘッドでございますけれども、会議には岸田総理も出席されまして、会議の最後に発言をされております。内容が右側に書いてございますけれども、総理から、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容といったものを促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要であるというコメントをいただいております。

そして、1年以内に具体的成果が得られるよう、6月上旬を目途に緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を政策パッケージとして取りまとめることということで御指示が出ておりますので、今、これに向けて、関係省庁と連携して検討を進めているという状況でございます。

駆け足でございますが、以上でございます。ありがとうございます。

○武井座長 岡野様、誠にありがとうございました。

それでは、質疑応答に移りたいと思っております。まず、川邊様がお時間の御都合もあるかと思っておりますので、先にもし御発言等がございましたら、お願いできましたらと思っておりますが、いかがでしょうか。

○日本IT団体連盟（川邊会長） 御配慮ありがとうございます。今日は本当にありがとうございます。

今回の規制緩和に関しましては、大変ありがたいと思っておりますし、続いて、データ

を見ながらですけれども、安全性を確認しながら、普通自動車等へぜひつなげていっていただければなと思っています。

それを検証する上でのデータのところですけれども、先ほど国交省の方もおっしゃっていましたように、アンケートという形式もありますけれども、これだけいろいろなセンサー技術が発達していると、車に様々なセンサーをつけることによって安全性の確認を非常に定量的に見ることができますので、そういったデータに基づいた判断、規制緩和をしていくと良いのではないかと思います。

移動に関しましては、安全性が第一だと考えていますが、ただ、それが非常に定性的なアンケート等ではなくて、データに基づいた定量的なデータ収集と分析によって引き続きの規制緩和がなされるといいかなと思っています。

IT連といたしましては、今後、人の移動に関しましても積極的に提案していきたいと思っています。先週まで結構春雨が続き、かつ、年度末だったということもあって、タクシー難民の方が多かったと思うのですね。私自身も何度かタクシー難民となってしまうので、苦勞をしました。これは典型的なキャパシティの問題でして、繁忙期のときには車が足りず、繁忙期のときこそ本当はダイナミックプライシングがあれば値段も上げることができるということで、ライドシェアの形に非常に合ったものが提供できるはずなのに、そういったことができていないということに関しまして、IT連のほうではいろいろ調査をしたり、業者・業界団体の意見を吸収して今後の政策提言に生かしていきたいなと思っていますので、この会議でもそのような議論を含めてやっていただければなと考えております。

今回は貴重な機会を本当にありがとうございました。

○武井座長 ありがとうございました。

では、質疑応答に入ります。まず、井上委員、お願いできますでしょうか。

○井上専門委員 御説明ありがとうございます。

幾つかあるのですけれども、川邊さんがいらっしゃる間にIT連盟さんに御質問したいのですけれども、先ほど赤帽さんから荷主に価格転嫁ができないというお話がございました。これは物流業界の大きな課題だと思っていまして、物流業界としてはなかなか変わらないことで、荷主の側が変わらないといけないことだと思うのですね。例えばITのインターネットショッピングなどをやっている事業者さんが、こういうサプライチェーンを守るためにきちんと価格転嫁していくような動きというのをIT連盟さんのほうでつくれないうか。家電量販店がどんどん値下げをしていったら結局日本の家電メーカーが全部潰れたというのと同じ構造に多分これからなっていくと思っていて、消費者のためにできるだけ安くというのはとても大事なのですけれども、結局それをかぶっているのが物流事業者であるというこの現実をIT連盟さんとして何とかできないでしょうかということが川邊さんへの御質問です。

○武井座長 お願いします。

○日本IT団体連盟（川邊会長） 価格転嫁は、私としてはなされるべきだと思っていますし、再配達の有料化も考えられるべきかと思いますので、IT連盟でもしっかりと議論をして、何らか政策提言につなげていければなと思います。

○井上専門委員 ありがとうございます。

そうしたら、国交省さんに質問があるのですけれども、いろいろ規制緩和に御対応いただきありがとうございます。まず、軽貨物のところなのですけれども、普通の軽自動車でも運べるように規制緩和いただいて、このときに、乗車定員掛ける55キロというのは要するに人数分掛ける55キロということですね。なぜこれは55キロなのか。基本大人の男性だと70キロぐらいだと思うのですけれども、55キロの根拠を教えてくださいということの一つ。

もう一つは、先ほどの10月以降の規制緩和で登録台数が増えた部分を見せていただきましたけれども、やはり関東がどうしても多いのかなと思っております。先ほど積雪地帯が多いのですよという話がありましたけれども、地方の場合、どうしても距離が長くなるので、軽自動車というよりも一般の自動車、先ほど1トン車までの規制緩和みたいなお話が赤帽さんからもありましたけれども、実はそういうことのほうが一番ニーズとしては大きいのではないかなと思っておりまして、そこら辺は軽自動車の増加状況などを見ながら検討するということでしたが、普通自動車への規制緩和の拡大みたいなことについて現時点でどのようにお考えかということをお答えいただきたいというのが二つ目です。

もう一つは、所管は違うと思うのですけれども、先ほど赤帽さんから宅配ボックスのマンションへの設置義務や駐車スペースを貨物事業者用に確保するという非常に大事な提案がございましたけれども、建物を管理する国交省さん、あるいは道路を管轄する国交省さんとしてこういうことを物流の効率化という観点から考えられませんかということでございます。

以上です。よろしく願いいたします。

○武井座長 では、国交省さん、お願いいたします。

○国土交通省（岡野審議官） 御質問ありがとうございます。

まず、軽貨物について、軽乗用車の使用について、1席当たり55キロにしているのはなぜかということですが、こちらにつきましては、道路運送車両法でそういった換算式が設定されてございまして、それを踏まえてやっているというところでございます。

それから、2点目の一般自家用車での軽貨物はできないのかというお尋ねにつきましては、先ほどもちょっと申し上げましたが、輸送の安全の確保というのはまず全ての大前提になってくると思ってございます。一般貨物自動車運送事業、普通のトラック自動車につきましては、輸送の安全確保のために運行管理者をしっかりと置いて、ドライバーについてもしっかりと労務管理をするということをした上で許可制にしているというところでございますが、軽貨物につきましては届出制となっているところでございます。

近年、トラック全体の事故件数というのは減少傾向にございますが、軽貨物については

非常に事故件数が増えてございます。そのため、私どもとしましては、安全の確保という観点から、軽貨物の範囲を広げるということについては慎重に考える必要があると思っております。

それから、宅配ボックスにつきましては、住宅の関係になってくると思いますし、駐車スペースの話につきましても、大事な御指摘であるとは考えております。他方で、今、私どもは回答を持ち合わせていないのですが、先ほど申し上げましたとおり、物流につきまして、今、各省と省庁横断的に議論を始めたところでございますので、そういった中で御指摘の点も踏まえて考えてまいります。

以上でございます。

○武井座長 井上委員、いかがでしょうか。

○井上専門委員 道路運送車両法上55キロと決まっているということは、大人の男4人が軽自動車に乗ると重量違反ということでしょうか。要は70キロぐらいの男が4人乗ってはいけないということなのではないでしょうかということと、先ほど軽で事故が増えているから大きい車にするのは難しいというお話がございましたが、大きい車になると事故というのは増えるものなのではないでしょうか。そもそも軽の方たちがとにかく荷物を非効率にということか、あまり積めないから何度も何度も往復しなくてははいけないからこそ、疲れて事故が増えるということは考えられませんか。その事故の要因に対する考察が、単純に車が大きくなると事故が増えるというのは少し雑ではないですかということはいかがでしょうか。

○武井座長 国交省さん、いかがでしょうか。

○国土交通省（岡野審議官） まず、安全面のほうからお答えさせていただきたいと思っておりますけれども、車格が大きくなると、一たび事故が起きたときに影響が大きくなるということはあると思っておりますし、また、先ほども申し上げましたけれども、事業用の貨物自動車の死亡重傷事故につきましてはこの5年間で2割ぐらい減っているのですけれども、軽貨物については1.8倍になっているということで、ここはしっかり運行管理者の設定や安全教育といったものをしっかりしていく必要があるのではないかと問題意識を持っているところでございます。

それから、55キロのところについては、ちょっと一旦調べさせてください。確認した上で御報告いたします。

○井上専門委員 あまり安全教育がちゃんとしていないとか、個人事業主がやっているから事故が多いのだという理由にしないで、もう少しきちんと深くなぜ事故が軽貨物で増えているのかという状況についての調査をしていただきたいと思います。

以上です。ありがとうございました。

○武井座長 続きまして、堀委員、お願いします。

○堀専門委員 私からは、軽自動車運送事業で使用できる車両の拡大について、IT連盟さん、赤帽さんからのそれぞれ御提案がありました点につきまして、国交省さんとしてのお考えを伺いたいと思っております。

IT連盟さんで言えば16ページで、軽乗用車への活用は認められたのだけれども、さらなる拡大ということで、一般自家用車による貨物運送を検討すべきではないかという御提案、それから赤帽様の5ページ目でも、普通車への拡充、1トンまでという御提案があるかと思えます。

国交省さんとして、規制緩和を貨物軽自動車運送事業における軽乗用車の活用ということで令和4年に措置していただき、資料の6ページのとおり台数登録が増えているという御報告もいただいておりますけれども、一方で、赤帽さんの資料の2ページ目のように、嵩物の配送を取り扱わないケースが増えている、運ばれない荷物があるという現状の御報告だと思えます。規制緩和後に関してもまだ取り残されている荷物があるという御認識があるのかどうかという点をまず国交省さんにお伺いしたいと思えます。

その上で、軽自動車から次が小型トラックとなっていく。軽トラック、軽自動車が認められている貨物軽自動車運送事業から、一般の事業になりますと小型トラックになって、間がちょっと抜けているという御指摘かと思えます。ハイエースなどの一般自家用車、1トクラスの利用ということ認めることによって新たな担い手が増えると、ここにイノベーションが生まれる可能性があるというIT連盟さん、赤帽さんの御提案だと思えますけれども、こちらについての措置の検討をいただけるような状況なのか、国交省さんのお考えをお伺いしたいと思えます。

○武井座長 では、国交省さん、お願いいたします。

○国土交通省（岡野審議官） ありがとうございます。

まず、先ほど赤帽さんから御指摘があった、取りこぼしているような荷物があるのかどうかというところについてでございますけれども、私どもとしてそれを何か調査をしたというわけではないので、事実関係は今手元で確認できませんけれども、ただ、全体としまして、先ほど申し上げましたとおり、ドライバーの人手不足感がずっと続いている中で、来年から時間外労働の上限規制がかかるということから、今まで以上に厳しくなってくるということは事実だと思えます。このため、先ほど申し上げましたが、今、早急に緊急的にできることは何かということ省庁横断で検討しているところでございます。

それから、2点目の軽貨物について、ハイエース等の自家用の車両をもっと多様に使えないかという御指摘だと思いますが、これは先ほどの井上委員の御指摘にお答えしたとおりでございまして、近年、軽貨物については事故が非常に増えている実態がございまして、事業用の自動車と自家用自動車に関しての事故の発生については、キロ当たりで見ても自家用のほうが事業用よりも2倍多くて、かつ、道路交通法違反ケースも4倍多いというデータもございまして、こういった中でどこまで広げるのかということについては慎重に検討したいと考えてございます。

○堀専門委員 確かに安全性と拡大した部分についての利便性の調整を図っていく必要があるということだと思いますけれども、例えば地域制限等の一定の条件下で実証実験のような形で検証していくということは考えられませんか。危険だからやらないと

ということではなく、どういう開放の仕方であるとするどんな安全策が必要なのかということデータを基づいて検証していくということはあるべきかと思いますが、いかがでしょうか。

○国土交通省（岡野審議官） 御質問ありがとうございます。

まず、軽乗用車についての規制を緩和したばかりでございますので、この実態についてしっかり把握した上でその先のことは考えていきたいと思っています。

○堀専門委員 ありがとうございます。

いずれ軽乗用車だけでは足りなくなるという時間軸も見えている中で何ができるかということの一つ目の御質問に対しても御検討いただいているということですので、普通車への拡充ということも併せて念頭に置いて検討いただけたらと思いました。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

今、事故の話や安全性の話が出ているので、赤帽さんから、先ほど井上委員の御指摘も出ているところですので、井上委員と堀委員の御指摘も踏まえてコメント等がございましたら、お願いできませんでしょうか。

○全国赤帽軽自動車運送組合連合会（嵯峨事務局長） 赤帽の嵯峨でございます。

事故の件数なのですが、先ほど国土交通省さんからお話があったとおり、確かに全体数としては、貨物軽自動車運送事業者の事故件数は増えていると思います。

ただし、私ども赤帽の場合は、あまり市街地での宅配を行っておらず、長距離や個人の引っ越し、BtoBの緊急輸送といった仕事が多いものですから、そういったところで私ども赤帽は労災保険を適用しているのですけれども、その労災保険の事故結果報告から、N数は少ないのですが、過去から比べて赤帽自体の事故件数はそんなに増えておりません。逆にちょっと減っているぐらいです。最近、軽トラックの安全性は、スマートインナーミラーなどの新しい安全装置が装備されて向上していますので、その点からも、事故件数はそんなに増えていないと思います。

総体的に事故件数が増えているのは、今、宅配業務に慣れていない若い方が、増加したEC物流の宅配業務に新規で取り組む状況が増えるなか、市街地で急いで荷物を配るようなシチュエーションにおいて交通事故が増えているのではないかなと想像しております。

以上です。

○武井座長 そういう意味で、事故の増えている原因を正確にある程度突き止めた上で車両をどうするかというかみ合った議論をしていかななくてはいけないということかと思いますが、ちなみにIT連の木村さんから先ほど安全性の話がございましたので、コメントがございましたら、お願いできますでしょうか。

○日本IT団体連盟（木村政策委員） いろいろ原因はあろうかと思いますが、運び過ぎが大きいのではないかと、つまり過労、多くの荷物を1人のドライバーが運ぼうとし過ぎているというところに問題の一端があるのではないかと考えております。

そういう意味で、運び手自体を増やすということが事故の件数を減らすということにつながる可能性もあるのではないかと考えています。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、村上委員、お願いします。

○村上専門委員 ありがとうございます。私からは国土交通省さんに2点御質問です。

一つ目の質問ですが、今、ちょうど議論になっている事故の話です。増えている事故は、軽貨物なのか、今回緩和した軽乗用車のものなのか、その辺りのデータをお持ちでしたら、出していただけますでしょうか。後日で結構です。できれば警察などと協力して、どんな事業者が何を運んで、どんな車両で、どのような事故が発生し、損害はどの程度だったのかが分かると思います。

先ほど、軽自動車で事故が増えているので、普通自動車に拡大するともっと危険になるという説明がありましたが、その論理には納得できません。軽自動車はぶつかっても損害は軽いけれども、普通自動車はぶつくと重大な事故になるということでしょうか。そんな論理は恐らくないと思います。正しく事故原因を分析して、先ほど木村さんが言われたように、普通車にしたほうが、安全性が高まるケースもあると思いますので、しっかりと検討したいと思います。よろしくをお願いします。

二つ目の質問ですが、繁忙期の話です。年間90日という上限を増やしてほしいとか、もっと適応可能な期間を広げてほしいという要望がありますので、通年で、しかも年間90日の上限を撤廃するという事は考えられないでしょうか。ぜひ考えを伺いたいと思います。

よろしくをお願いします。

○武井座長 2点ございましたが、国交省さん、お願いできますでしょうか。

○国土交通省（岡野審議官） ありがとうございます。

まず、事故については、私どもは警察庁とも協力して様々なデータを取ったり、あるいは対策を講じるということをしておりますけれども、先ほど申し上げたようなデータについては、御提供できるものは後日御提供させていただきたいと思っております。その際、事故の原因分析といったことも私どものほうで鋭意やっているところでございますので、そういうところも出せる範囲で御提供させていただきたいと思っております。

それから、繁忙期通達につきましては、先ほど申し上げましたとおりもう少し深掘り調査をする必要があると思っております。その上で、ニーズを踏まえて、かつ、安全性ももちろん確保した上で見直しというのを考えていきたいと思っております。その際、今御指摘があったようなことも選択肢の一つだと思いますけれども、全体を見た上で検討させていただきたいと思っております。

○村上専門委員 ありがとうございます。

慎重な検討ももちろん必要ですが、サプライチェーンが逼迫して、より大きな社会問題になることを防ぐことも必要です。そこは両者のリスクを考えて、バランスを取ってスピード速く進める必要があると思います。ぜひよろしくをお願いします。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、竹内委員、お願いいたします。

○竹内専門委員 ありがとうございます。御説明いただきましてありがとうございます。

まず、国交省さんにお伺いしたいなと思うのですけれども、ドライバー不足の話というのは本当に喫緊の課題ですし、荷物の運送なのか、人の運送なのかにかかわらず、先ほど川邊さんもおっしゃっていましたが、それこそタクシーのドライバーさんもタクシー難民が出るほど逼迫する状況もあったり、あるいは高齢化というものが著しかったりするといった形のドライバー不足、物流、あるいは人流といったところの問題に対してのビッグピクチャーが必要だと思います。こういったところを、今ここでお示しくださいということでは決してなくて、国交省さんとしてこの問題の全体像をまず議論していただいて、地域ごとの特性にも応じて横展開できるように、今の例えば特区での取組等を行っていく。特区の検証は、横展開をするためにやっているわけですので、そうするとやはりデータに基づく分析ということが極めて重要になってくるといったところかと思っておりますので、ぜひデータに基づく分析を伴う実証というところをやっていただきたいというお願いベースでございます。

御質問としては、手続のIT化・合理化についてお伺いを申し上げたいと思います。せっかくIT連さんからこの点も御指摘も頂戴いたしましたので、その点をお伺いしたいのですが、こういった手続がデジタル化されていないといったところ、新規更新手続等にどの程度の負担がかかっているか、障壁としてなっているか、ここもできればデジタルにデータがあると議論がしやすいなと思うところですので、もし把握されている部分があればございましたら、ぜひ更新の免許を取るところに当たっての御負担というところを教えていただきたいというところと、もし国交省さんのほうでオンライン化する上でのある意味懸念というのでしょうか、例えば直接ドライバーさんと会うことによって、あまりメリットデメリットがある事例を自分でも思いつかないのですけれども、逆にオンライン化することのデメリット等があるということであれば、ぜひ教えていただきたいというところでございます。

私からは以上でございます。

○武井座長 では、国交省さん、お願いいたします。

○国土交通省（岡野審議官） ありがとうございます。

まず、御質問のほうからお答えさせていただきたいと思います。手続の簡素化、できればオンライン化という御指摘がございました。こちらにつきましては私どもも問題意識を持っておりまして、各種手続につきまして、令和7年までにオンライン化を進めるということで、今、全省的に取り組んでいるところでございます。これは自動車だけではなくて、ほかの分野も含めて、国交省には様々な申請がございますので、これらについてオンライン化できるように取り組んでいるところでございます。

実際、私どももこの手続を受け取る運輸局、あるいは支局の人間がいるわけですが、そこもかなり人手不足な部分がございますので、オンライン化というのは私どもの私事とし

でもしっかり進めていきたいと思っているところでございます。ですので、それに向けて今、業務フローの見直しや添付書類の見直しだったり、あるいは本人確認をどうするのだといったことも含めていろいろ検討しているところでございます。

あと、御意見としておっしゃってございました人手不足に関するお話につきましては、私どもも本当に問題意識を持ってございまして、先ほども申し上げましたとおり関係閣僚会議が設置されて、省庁横断的に政府全体で取り組んでいこうと思っているところでございます。

国土交通省といたしましても、若い人が魅力のある職場だと思って来てくれないとなかなかこれは解決できないと思っておりますので、そういう意味では労働環境の改善ということで、例えば価格転嫁が進むように運賃を交渉しやすくするための標準的な運賃をお示しするとか、あるいは荷主に対して過度なサービスを要求するような場合に、荷主に対する働きかけや要請をするといった制度もございまして、そういう取組も進めているところでございます。ですので、委員のおっしゃるとおり、私どもも問題意識を持ってこの人手不足について取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○武井座長 竹内委員、いかがでしょうか。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

まさに関係閣僚会議も設置していただいているところで、これは本当に大きな話で、かつ、国民の安全に関わるところでもありますし、一方で時間がないといったところでもございます。本当に部分的にはそれこそドローンの活用や新しい技術の活用、あるいは今おっしゃったような労働環境の改善等が行われるところ、様々な全体像で国が一律の形でできるというよりは、いろいろな技術、あるいは地域の特性を併せ鑑みていろいろな手段を使っていくということになると思いますので、そういった全体像がぜひ国民から見えやすいような形で御検討いただければと思います。

また、手続の合理化につきましては、令和7年ということでございますので、こちらもぜひスピード感を持って進めていただくということと、何となくPDFを貼りつけるだけになったみたいなことにならないように、ぜひ省力化につながるような形でお願いできればと思います。ここについてIT連さんから何か御意見があれば、ぜひ伺いたいと思います。

○武井座長 IT連さん、お願いいたします。

○日本IT団体連盟（鈴木室長） ありがとうございます。

事業者の出前館として、手間感についてお話しさせていただければと思います。イメージなのですが、フードデリバリーで申しますと、やはり地方に行けば行くほど配達距離が長くなる、もしくは積雪地も多くなるということで軽自動車の利用といったものが増えています。

一方、地方に行けば行くほど運輸支局は一つしかないということで、ナンバープレートを変えようと思ったときに、その運輸支局に行くまでに例えば1～2時間かかってしまう。

伺った先に手続として書面を書いたり、ナンバープレートを交換する、そしてまた自宅に帰ってくるとなると一日仕事になってしまいますので、そういった手続が簡単にできると参入障壁も低くなって来る、自分も配送事業をやってみようかなといった方も増えますので、今、国交省のほうで進めていただいている簡素化といったものをより加速させていただけるとありがたいなと考えております。

○日本IT団体連盟（木村政策委員） 少し補足します。

運輸支局での手続については、郵送でも可能であるところもあると聞いていますが、昨今の郵便事情ですと、なかなかスムーズに届かないということも増え、日数がどれぐらいかかるかよく読めないというところもあります。出向いたほうが早い、しかし出向くと一日仕事、ということになっているのかなと理解しています。

ですから、やはりオンラインで手続が完結するということは、参入障壁を下げるという意味では極めて重要だと思っています。

○武井座長 竹内委員、よろしいでしょうか。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

こういった一日仕事になることが心理的な部分の負担というところも含めて考えると相当大きな障壁になるということだと思しますので、ぜひ国交省さんのオンライン化の作業の進捗というところに期待を申し上げたいと思います。ありがとうございます。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、落合委員、お願いできますでしょうか。

○落合専門委員 ありがとうございます。

そうしましたら、最初に今のやり取りについて木村さんに1点伺いたいことがあります。ナンバープレートの関係については、郵送でという話もありましたが、例えばナンバープレートなどについては今の時点で郵送で受け取れている状況がありますでしょうか。

○日本IT団体連盟（木村政策委員） そうではないという理解です。手続の完全オンライン化を進めて届出はできても、ナンバープレートを替えなければいけない。ナンバープレートを替えるためには、やはり軽自動車検査協会に行かなくてはいけないとなると、結局出頭の手間は変わらなくなってしまう。普通乗用車と違って軽乗用車は自分で替えることはもともと可能だと思しますので、そこを郵送していただければ、ドライバー自身でナンバープレートを替えることができるようになるということです。

○落合専門委員 分かりました。ありがとうございます。

では、国交省さんのほうにです。いろいろ御検討を進めていただいております、その点については感謝申し上げます。その上で何点か申し上げます。

1点目が、先ほど木村さんとやり取りさせていただいたナンバープレートについての部分が郵送で完結するといったことがないと、なかなか省力化が完成しない部分があるかと思えます。こういった部分について、対応を御検討いただけないかということがあります。制度設計によって解決していくことができるかと思えますが、例えばクレジットカー

ドのような、限度額の設定の仕方によりますが、盗まれてしまうとそれこそ100万円単位の被害が出てしまいうようなものでも郵送で手続ができるように、例えば犯罪収益移転防止法などを取られている例もあると思いますので、一定の工夫は可能ではないかと思えます。こういった点についてどうお考えなのか、お伺いしたいというのが一つ目です。

2点目は、繁忙期通達についても御議論いただいたと思います。この部分についても次第に拡張していただいております。一方で、ニーズの調査をということでありましたが、これまで議論している中でも様々な事業者ごとに繁忙期というのは業態ごとにずれてくるというお話もありました。実際にはまたさらにヒアリングもされるということだと思いますので、その状況にもよるとは思いますが、基本的には時期的がいつからいつということだけではなくて、取り扱っている物やサービス、内容によって変わってくる部分があると思います。とはいえ、当然ながら年間を通してということであると繁忙期通達ということではなくなると思えますので、選択式で年間の中で何日程度選べるという形に設計を変えていただくといいことを、ニーズ調査も踏まえながら御検討いただけないかというのが第2点になります。

第3点としては、先ほどまで議論していただいております、特に貨物軽自動車運送事業に関してのところですか。結局軽貨物車が事故を起こしやすいのかどうかという話が一番重要な点として議論されていたように思います。軽貨物車より積載量が大きくなった場合のほうがより事故を起こしやすいのかどうかというところをエビデンスに基づいて整理していくべきではないでしょうか。これは川邊さんもおっしゃられていたことだと思いますが、この点について、当然ながらそういった運転の状況等を見ていくこともできるならば行っていただくことも大事だと思います。一方で、国交省さんがこれまでいろいろ御調査されている中で、例えばホームページで出されている自動車総合安全情報というものがある、例えば事業用自動車の事故報告件数の推移などの統計を毎年出されていると思っております。直近ですと、令和5年の3月に自動車運送事業用の自動車の事故統計年報というものが出されております。

ここで業態別の重大事故発生状況が報告されていて、これの要因分析といえますか、要するに車両整備の問題なのか、運転手側の問題なのかといったことはある程度示していただいているように思っております。ざっと拝見した限りでは積載量や車の車体に応じたという整理は必ずしもされていないのかなとは思いますが、もともとが制度所管に基づいて事故報告等を受けられて、どういった車体を使っていたときの事故なのかというのは国交省さんのほうで把握されているのではないかと思えます。そうすると、どういった場合に事故があるのかというのは、この令和5年3月に出版されているものも令和3年のものということで、分析や集計等にタイムラグが出るというか、結構大変な分量のお仕事をされているのだとは思いますが、こういったものを分析していくべく、個票に戻っていけばそういった分類も過去の実績に基づいてどういう状況なのかは見ることはできるのではないかと思えます。こういったものも検討していただくことも一つかと思えます。

また、さらに客観的に検証できる方法で科学的に安全対策というのを考えていく必要があるかと思しますので、そういったことも含めて今後の進め方について具体的に検証の方法についてお伺いできればと思います。

○武井座長 では、国交省さん、お願いできますでしょうか。

○国土交通省（岡野審議官） ありがとうございます。

最初に、ナンバープレートを郵送でお送りできないかどうかという点でございますけれども、国土交通省としては送付方法の規制というのは特に設けているものではございません。他方で、手続のオンライン化、簡素化と併せてやるのが合理的だと思いますので、そういったものと併せて、軽貨物、軽自動車の場合は軽自動車検査協会といった関係者と連携して考えていきたいと思っております。

それから2点目でございますが、繁忙期通達について、もっと期間を限定しないできないか、いろいろな事業者の方のいろいろなニーズがあるので、ニーズ調査をするとはいえ、時期を決めずにできないかという御指摘があったかと思っております。そこにつきましては、繰り返しになりますが、私どももしっかりこれからヒアリングいたしますので、それを踏まえた上で、今いただいた御意見も受け止めて検討していきたいと思っております。

それから、軽貨物についての事故に関してでございますが、先ほども御指摘がございましたので、私どもで御提供できるデータについてはまた後日事務局を通じて御提供したいと思っておりますが、御指摘のとおり、事故の分析といったことは非常に重要であると考えてございますので、私どもも今、そういった分析も行っているところではございます。なるべく統計データなどの客観的なデータを用いて検証できるように取り組んでまいりたいと思っております。

以上でございます。

○落合専門委員 ありがとうございます。

いずれも前向きに御検討いただけるという方向でお話いただいたように思っております。一方で、全体の物流の2024年問題に対する取組としていろいろ進めていただいている中で、例えば検討会などでも非公開にされたりする部分もあり、なかなか外から見ると分からない部分もあるかと思っております。皆さんで協力して対応していけるようにするために、そういったデータだったり、情報だったりというのは、先ほどの規制の見直しという場面だけではなくて、いろいろな検討会の状況も公開していったりできないでしょうか。そういった内容をしっかり議論をしていくことを規制改革推進会議のほうは基本的に議事録を公開で行っているということもございますし、ぜひ今後、連携しながら議論させていただければと思います。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、御手洗委員、お願いできますでしょうか。

○御手洗座長代理 御手洗でございます。よろしくお願いたします。

まず、御説明をいただきましてありがとうございます。私からは1点の質問と1点のコメントがございます。両方とも国交省さんに対しての質問・コメントでございます。

まず1点目の質問ですけれども、国交省さんのほうでは、物流に関しまして、2024年以降の需要と供給の予測というのはされていらっしゃるのでしょうか。といいますのも、現状の政策というのは、これは必要なことだと思いますけれども、安全面の配慮から供給を減らす方向の政策が多く取られているかと思えます。2024年問題などもそれに起因しているかと思うのですけれども、一方で、皆さんも御指摘のとおり、需要に関してはECの普及や高齢者の免許返納なども進んでいくことと思えますので、宅配に関する需要は増えていくだろうということが予測される中で、果たして需給がちゃんと合うのかというところが根本の課題としてあるのかなと思っております。

そこが明らかに輸送力の供給不足になってしまう場合、現場レベルでひずみが生じるでしょうし、そこで現場レベルでどうにか帳尻を合わせようとする、事故の原因になったり、隠れたところでの過剰な労働になったりといったことにつながっていくかと思えます。

なので、国交省さんのほうで物流に関しての需給の予測・分析はされているのか。されているとしたら、どういった結果が見えていて、どういう対策をされるつもりであるのかというところをお伺いできたらと思えます。これは定量的なところですよ。

2点目がコメントになります。軽貨物でハイエースなどの1トン車を扱えるようにという御要望が赤帽さんから上がっていて、これに対して国交省さんのほうでは、安全面への懸念から慎重な対応をしたいということをおっしゃられていて、それがここまでの論点になっていたかと思えます。

私としては、むしろ現状のまま2024年を迎えると、軽貨物の事故はより増えていってしまうのではないかと懸念いたしております。といいますのも、軽貨物事業者の視点になって論理的に考えると分かりやすいことですが、先ほども申し上げたようにECの普及などによって宅配需要は増加して、扱わなければいけない荷物が増えていく中で、一方で軽貨物事業者は軽自動車のみしか扱えず、車両当たりの積載量は限られていて、そこは変えることができない。さらに2024年以降、労働時間の制約も強くなる。その中でどうにか仕事をこなそうとすると、当然方法としては、時間当たりの配達件数を増やすしか手がなくなってきた、無理な運転が増えて事故が起きやすくなるといった状況に陥ってしまうことが想像に難くないのかなと思えます。

安全面の懸念はよく理解するところですので、事業者さんには適切な安全教育の機会を確保していただくよう徹底していくことと併せて、行政としては、御要望のあったように1トン車まで軽貨物が扱えるようにするなど、車両当たりの積載量を増やすことも検討して、軽貨物の輸送効率を上げるように配慮していくことが、結果として安全な輸送にもつながっていくのではないかと考えております。ここについてはほかの委員の方からも事故原因を分析すべきだという御指摘があったかと思えますが、併せて御検討いただけたらと思っております。よろしく願いいたします。

○武井座長 2点ございましたので、国交省さんからお願いできますでしょうか。

○国土交通省（岡野審議官） ありがとうございます。

第1点目の2024年問題を超えても、その先も含めて需給予測のようなことをしているのかという御指摘がございました。これにつきまして、資料のほうでは先ほど時間の関係で御説明を省略してしまったのですが、資料の21ページ目、22ページ目のところで、先ほど申し上げた検討会というのを行ってございます。この検討会の中で試算をしてございまして、今、お示ししています22ページ目でございますように、上の黄色い枠の下にございますが、「労働時間規制等による物流への影響」ということで、具体的な対応を行わなかった場合には、2024年度には約14%の輸送能力が不足する可能性があります。その後もドライバー数の減少が見込まれますと、2030年度には約34%の輸送能力が不足するという試算は出させていただいているところでございます。

委員のほうから供給を減らす施策を取っていると言われたので、そこは私は逆に驚きまして、というのは、国交省ではかつて物流二法ということで大胆な規制緩和をいたしまして、そのときに供給量が非常に増えて供給過多になったということで、かなり批判をされたことがございます。そういう中で供給量を減らす政策をしているというところは何の点についておっしゃっているのか、私は定かではないのですが、一方で、現時点での人手不足の中で、今後、2024年以降、輸送能力が不足するおそれがあるということについては、非常に私どもも危機意識を持っているところでございます。

委員から御指摘のございました、ECの市場が急増しているという中でどうなのだという話につきましても、私どもは問題意識を持っておりまして、eコマースの進展に伴いまして宅配は増えていきますけれども、その中で特に再配達というのはすごく重要だと思っているのです。再配達を減らす努力というのは非常に重要だと思っております。今時点でも約12%の再配達率があるという現状でございます。2024年問題を考える中で、この再配達を削減していくということも非常に重要であると考えてございまして、まさに今は4月でございますが、今月は再配達削減強化期間ということで、EC事業者さんや物流事業者さんに協力いただきまして、その呼びかけなどといったことをお願いしているところでございます。

委員からも安全面についてということで、事故についての分析等の御指摘がございましたので、先ほど申し上げましたが、なるべくお出しできるデータについては御提供して、一緒に御検討いただければと思っております。

以上でございます。

○御手洗座長代理 ありがとうございます。

私が供給を減らす方向の政策と申し上げたのは、時間外労働の規制に関してです。過去の経緯というより、今はこれからの物流についての議論をしている場だと思うのですが、2024年に労働時間の規制が強化されることで供給が減りますよねということが今日の議論の焦点かと思えます。私が申し上げた供給が減る方向の施策というのはその点に

ついてです。

再配達をなくす必要があるということかと思えますけれども、それが需要を少し減らしていった需給をマッチさせることにつながるということかと思えますけれども、現状、再配達というのは、岡野審議官がおっしゃられたのは12%ですか。

○国土交通省（岡野審議官） 12%です。

○御手洗座長代理 そうですよ。

先ほどの22ページの資料をお示しいただいてよろしいですか。ちょっと定量的な議論をしたほうがいいのかなと認識しましたので、資料をお示しいただけたらと思います。

出ないようなので資料がないまま続けますけれども、再配達が12%、一方で、2024年度の供給量の不足分は14%になっていたように見受けられました。さらに2030年度には34%の不足と。

○国土交通省（岡野審議官） 今、お示しいただいております資料に書いてございます14%と34%というのは、日本国内全体の貨物の輸送量の話でございまして、eコマースの話だけではございません。全体のものになります。短中距離トラックで運ぶ荷物といったものも含めてということになります。

先ほど申し上げた再配達率というのは、まさに宅配に関しまして、先日公表したのが11.8%の再配達率があるということで、ちょっと今はデータが手元に資料としてないのですけれども。

○御手洗座長代理 すみません、音声途切れているようですが、私の質問を続けてもよろしいですか。

○武井座長 御手洗委員、続けてください。

○御手洗座長代理 まず、定量的にお示しいただいてありがとうございます。何も行わなかった場合、2024年度に14%の輸送能力が不足する。30年度には34%の輸送能力が不足するということになっているかと思えます。今、岡野審議官がおっしゃられていたとおり、これは物流全体ということですので、物流全体の14%や34%というのは非常に大きい数字かと思えます。

もちろん宅配の再配達をなくしていくということは意味のある打ち手ではあると思うのですが、それは物流全体の中の宅配の中の、さらに11.8%ということですので、再配達をなくしていったところで、全体で見たときの14%、34%の輸送能力不足を解消するだけの定量的効果は持ち得ないということかと思えます。やる意味はあるけれども、それだけでは足りないということかと思えます。

この14%、34%の輸送能力が不足する分に対して具体的にどういった対応をされていくのかということをお示しいただけたらなと思っております。検討する事項というのがばらばらと書いてありますけれども、果たしてこれをやったところで34%というのは非常に大きい数字で、全体の3分の1も輸送力が足りなくなるというのは大問題だと思えるのですが、そこに定量的に足りるのかということが見えてこない。そういった辺りをお示し

いただけると、つまりこれらの打ち手をするので34%の輸送力不足は解消できますということをお示しただけならと思います。そうではないと、供給不足が現場で起こって何らかのひずみが生じるということになるのかなと思っております。

以上です。

○武井座長 国交省さん、いかがでしょうか。

○国土交通省（岡野審議官） まず、御質問にお答えする前に、最初に委員から供給を減らす方向の政策という言及がございまして、それについては、来年から時間外労働の上限規制が適用されることを指しているのだというお話でございました。これは長期的に見ると、逆にこれをしないと、トラック事業に若い人が入ってこないと思うのですね。人手不足を解消するために働き方改革関連法というのができまして、その適用を来年4月に控えているということです。トラック事業のドライバーの働き方改革をしっかりとやらないと、人手不足というのは長期的に解決できないと思いますので、これ自体は重要な施策であると。これは国交省の施策というよりも政府全体の施策でございますけれども、そう考えているところでございます。

その上で、委員から御指摘がございました輸送能力が14%、あるいは2030年度には34%不足することについて、どうやってこれをカバーしていくのかという御指摘でございます。まさにそこについて、今、検討しているところでございまして、だからこそ、23ページ目にもお示ししましたけれども、岸田総理からも具体的な政策をパッケージにして取りまとめると言われています。

これは国交省だけでできる話ではないので、本当に政府一丸となって、かつ、荷主の協力、あるいは消費者の方の協力、意識改革といったことも含めてやっていかないと解決できない問題だと思っておりますので、それに向けて今、一生懸命検討しているという状況でございます。

○武井座長 御手洗委員、いかがでしょうか。

○御手洗座長代理 分かりました。

まず、働き方改革について私は反対しているものではありませんし、中長期的には若い人にもこの業界に入っていただくためには必要なものだと思っております。

一方で、短期的には供給力の不足が顕著に出してしまう可能性もございますので、そこに向けて定量的に手を打っているということが分かるようにお示しただけならと願っている次第です。

今、岡野審議官がおっしゃられていたのは23ページの閣僚会議で検討しているということだと思っておりますけれども、この物流の分野において旗振り役となるのは国交省さんであると思いますので、先ほども申し上げましたように、輸送能力の不足が既に予想されている中ですので、こういった対応を取っていきますということを定量感を持ってお示しただけならということをもう一度お願いして終わりにしたいと思っております。よろしくお願いたします。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、小針委員、お願いできますでしょうか。

○小針専門委員 小針です。御説明ありがとうございました。

私からは1点、赤帽連合会さんにお伺いしたいのですけれども、今の一般貨物自動車運送事業と貨物軽自動車運送事業は、使用する車両以外に例えば人数の要件や台数の要件など、別なところでも様々な違いがあると思うのですけれども、その辺りの仕組みは今のままの形で積載量を増やすということでも問題はないと考えてらっしゃるのか。

それとも関連して、ここが国土交通省さんの管轄になるのか、働き方ということになるとまた別の話になるのかかもしれないのですけれども、今回の話は、車両の大きさという話と、もう一つ、今までは貨物の運送はそれを専門とするイメージだったのが、先ほどのIT連盟さんのお話等々も踏まえても、自家用車を使いながら副業でとなったときに、例えば運送量、それを運送するために要する時間、一定の量を運ぶために必要な時間などが分からないと、安全性の担保というのはいけないのではないかと。そこは車両の大きさなどではなくて、運送のルールみたいなものをきちんとしなくてはいけないのではないかなと今日の話を通じて感じておりました。

今の人数要件や台数要件は、どちらかというところを車の運転するための安全性を保障するというところに観点が強く置かれているかと思うのですけれども、そのような観点がないと安全性につながるルールにならないのではないかと、今後検討が必要と思うのですが、その辺りの御見解をお聞かせいただければと思います。よろしく申し上げます。

○武井座長 では、赤帽さんからお願いできますでしょうか。

○全国赤帽軽自動車運送組合連合会（嵯峨事務局長） 御質問ありがとうございます。

私どもがそもそもこちらの資料に2,000cc、積載貨物1トンレベルまでの要件の引上げを載せたのは、実は一昨年あたりから議論されている2035年のカーボンニュートラルの問題がきっかけとなりました。全ての車両をEV化しなければいけないという話が出てまいりまして、そのときに、果たして軽自動車のトラックのEV化に自動車メーカーが対応してくれるのがフォーカスされ、そのときに2,000ccクラスの車まで貨物軽自動車運送事業の車両の要件を引き上げてもらえれば、そうした一般車はEV化が可能になるだろうという議論が発端になりました。

今回、このお話をするとあって、こちらの資料5にあるとおり、配送効率を上げる、例えば国交省さんのほうで今、大型トラックを連結させて、1台目だけ人が運転して、2台目、3台目は自動運転で追従する技術を進めて路線輸送の人手不足を補おうとする試験が実際に行われていると思いますけれども、その軽自動車版をどうしたらいいかと考えたときに、先ほどから議論されている、1台当たりの配送量を増やす方法が単純にいいのではないかとこの発想に基づいて、こういった提案をさせていただきました。

ただ、一般貨物事業という許可事業があるのですけれども、そこは先ほど御質問があったとおり、例えば5台以上の車を保有するとか、運行管理者という資格を持った人を必ず

選任するとか、トラック一台一台に運行状況が分析できるようなデータツールをつけなければいけない等の要件があると思うのですけれども、軽貨物事業にはそういった要件は一切なく、一人一台で事業を行っているケースが大半で、運行管理の資格を持った人間もまずいません。したがって、私どもの要望としては、事業用の車両の要件を、軽自動車から2,000cc程度の一般車まで引き上げてもらえば、その範囲でうまく積載する物量を増やして収入不足を補って事業ができるのではないかという発想に基づいた提案となっておりますので、現行の条件から単純に車の条件のみを変えるというところが提案の趣旨でございます。

以上です。

○武井座長 小針委員、よろしいでしょうか。

○小針専門委員 御説明はそれでありありがとうございます。

○武井座長 では、国交省さん、お願いいたします。

○国土交通省（岡野審議官） ありがとうございます。

今、委員から御指摘のあったとおり、安全の確保が非常に重要になってございます。このため、一般の貨物運送事業については、許可に係らしめているということでございまして、先ほど赤帽さんからもお話がありましたとおり、資格のある運行管理者を置いて、ドライバーの運転時間の管理だったり、アルコールチェックといったものも全部やっているし、車両点検もしているという組織的に安全を確保する仕組みを取っているところに許可をすることで安全を確保しているというのが今のトラックの制度になっております。

その中で、軽自動車につきましては、輸送能力や行動範囲といったものが限られているので、例外的に緩やかな規制ということで届出をお認めしているというのが今の制度のつくりになっているというところでございます。

ですので、先ほどお話がありました、例えばハイエースを使いたい、多くの荷物を運びたいということであれば、もちろん一般の貨物トラックの許可を取っていただければハイエースでも可能になりますし、安全の確保と利便性といったものをどうバランスを取っていくのかという議論になってくるのかなと思っております。

以上でございます。

○小針専門委員 ありがとうございます。

仕組みとしてそうなっていることは分かった上でお伺いをしていて、つまり、ほかの委員が議論されているとおり、本当に車両が大きくなったら事故が増えるかどうかというのは検証すべきですが、安全性で見るポイントというのはそこだけではないと思うので、これは国土交通省さんだけではなくて、事業者同士で考えていくということにもなっていくのですけれども、配送量を増やしても安全に運べる仕組みをつくっていくという方向でやっていくことが重要で、その方向で検討いただければと思います。よろしく申し上げます。

○武井座長 では、落合委員、お願いします。

○落合専門委員 ありがとうございます。

私のほうも2点ほどでありまして、一つが先ほど御手洗委員からお話があったような働き方改革です。実際の運送事業者の方であったり、その中で働いていたりされる方の保護というのは非常に重要なことだと思います。一方で、客観的に一定のタイミングにおいては供給力が減るという状況自体は生じることだとは思いますが、保護すべき点は対応しつつ、一方で供給量を増加させるような施策も十分に打つ必要があるということだと思います。

その観点で言いますと、一つは赤帽さんのほうでおっしゃられていたような、ダンピングの競争になってしまっているというお話も大事な点かと思えます。この辺りについては、例えばほかの業界でも、放送業界などでコンテンツの制作を行っているクリエイターの方々がいわゆる下請けで圧迫された状態になっていることについて、総務省さんで取組まれたこともあったかと思えます。この辺の下請けのような話はどうしても公正取引委員会などに期待するほうに行きがちではありますが、所管省庁側のほうでも一定程度調査をしたり、対応を求めていたりされることもほかの業界でも例はあると思えますので、そういうことも考えていただくことは重要ではないかと思えます。

もう一点が、貨客混載について、私も特区の会議にずっと出ておりましたので、進めていただいて改めて感謝申し上げたいと思えます。この点については、そのときの議論でもそうでしたが、実際には過疎地域が次第に広がっているという状況もあると思えますので、そういった意味では今後、人口減少が客観的に続くことは統計的に既に総務省さんなどの統計資料等で示されているところだと思いますし、状況というのはより厳しくなっていくと思えます。

そういった意味では、今後の活用状況のモニタリングであったり、KPIを立てても、どういった範囲で貨客混載を認めていくのかについて、継続的なモニタリングも重要ではないかと思えますので、この点について御検討いただけないでしょうか。これは今後の課題ということになるかと思えますが、その2点です。

○武井座長 国交省さん、お願いできますでしょうか。

○国土交通省（岡野審議官） 御指摘ありがとうございます。

最初の荷主が下請けいじめみたいなことをしているのではないかと、それに対して所管省庁としてやるべきことがあるのではないかとという点でございますが、資料の18ページ目を御覧いただければと思います。貨物自動車運送事業法について概要をお示ししておりますが、これは平成30年に改正されてございまして、4本の大きな柱がございまして。このうち、特に3番と4番のところを御覧いただきたいのですが、3番目のところで「荷主対策の深度化」ということで、トラック事業者の法令遵守に係る荷主の配慮義務、国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定を新設してございまして。国土交通大臣が荷主に働きかけるということが出来る制度を設けてございまして。

また、4ポツでございまして、「標準的な運賃」ということで、トラック事業の場合、どうしてもBtoBですので、民間事業者の契約になかなか国が介入するというのは難しいと

ということになりますけれども、交渉する際に、最初のアンカリングと申しますか、スタート地点としてこれが標準的な運賃だということを告示でお示しして、それを基に交渉できるような形にするという制度を設けてございます。

その結果、20ページに飛んでいただければと思うのですけれども、今申し上げました荷主対策の制度に基づきまして、国土交通省のホームページなどで意見募集をしまして、これはトラック事業者だったり、ドライバーさんといった様々な方からの御意見をいただいております。この中で、これは荷主起因の違反行為につながるような問題があるというものについては、私どものほうで実態を調べまして、荷主に対して、あるいは元請事業者も含めて働きかけをし、それでも改善が見られない場合には要請をし、さらに、もしそれでも改善されなければ勧告・公表するという仕組みをつくってございます。

右下にございますように、これまでの実績としましては、令和5年3月31日現在で78の事業者に働きかけをして、要請に至った事業者も3社いるということでございます。ちなみに左のほうに荷主起因の違反原因行為と書いてございますが、12時にここに来てくださいと言われてトラック事業者がトラックを持っていくと、結局そこでずっと待たされて夕方まで搬入ができないといった長時間の荷待ち、あるいは契約になかった付帯業務で荷物の積み下ろしをさせられたり、あるいは検品までさせられるといったことも多々ございます。そういったことにつきまして、私どもとしましては実態を把握して、こういった制度に基づいて荷主に対する働きかけも行っているというところでございます。

さらに、先ほども申し上げましたが、3省庁で今、検討会を回してございますが、その中でも荷主に対して実効性のある施策を取っていく必要があると考えてございまして、この中で言いますと、次のページの下の方の2ポツ「物流プロセスの課題を解決」とございまして、この中で労働時間削減に資する措置として、待機時間や荷役時間の削減について、荷主のほうに何らかの規制をかけるとか、あるいは運賃の適正収受に関する施策をさらに強化する、あるいは、先ほど申し上げましたように、荷待ちや荷役といったものが契約にないままドライバーが負担させられているということもありますので、そういった物流コストをしっかりと可視化していき、それをきちんと転嫁して運賃として反映できるようにするという取組もこういった検討会の中でも議論しているところでございます。それがまず1つ目の関係でございます。

それから、貨客混載の件につきましては、委員からしっかりモニタリングして検討を深めてほしいという御意見がございました。私どもとしましても、今後もしっかりモニタリングして検討していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

○落合専門委員 いずれも前向きな御回答をいただきましてありがとうございます。

特に前者の点は法整備も行って、それに基づいて対策もされているということですので、そういった意味では非常に模範的な取組と申しますか、ほかの省庁の取組に比べても進んだ対応をもととされていると思います。

一方で、今回、赤帽さんのほうでこういう形でお話があったこととの関係で言いますと、とはいえまだなかなか追いついていないといえますか、交渉力であったりという部分の影響はあるということだと思います。そういった意味ではまたさらに追加で各省連携しての検討会ということもされているとは伺いましたが、こういった取組はさらに深めていただいで、特に現場の方の様子をしっかりと聞いていただいで、対策の実効性をより一層高めるような、成果につながるような取り組みにつなげていただけないでしょうか。今、政府全体で賃上げみたいな議論もしていると思いますが、運送事業者の方も結果的には賃上げができるような環境をつくっていくことは大事だと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

以上です。

○武井座長 お時間の都合もございますので、村上委員と井上委員、それぞれお願いできますでしょうか。

○村上専門委員 村上です。ありがとうございます。

事務局で国土交通省さんの資料の22ページを映していただけますでしょうか。

この需給バランスの話は先ほどから議論されていますが、来年14%、7年後に34%という大幅な輸送能力が不足する。シミュレーションするに当たっては、長距離、短距離、ラストワンマイルなのか、BtoB、BtoCなのか、運んでいる物は農産物なのか、ECの物なのか、引っ越しなのか、いろいろな前提条件の下で計算されていると思います。

軽を普通車両にする、一般乗用車の利用を可能にする、働き方改革など、様々な取組をされていますが、各取組がこの輸送力不足のどの部分に何%くらいの改善効果があるのか、各施策の効果を定量的に数字で出していただけますでしょうか。その上で、各施策が何年に実施されるから、2024年には結果的に輸送能力の不足は14%が8%になるとか、施策全体の効果を試算した上で、施策の過不足や内容などを検討していただきたいと思います。このように各施策の効果を定量的に想定・検証する必要があります。いろいろ施策はやりましたが、結果的に足りませんでしたでは困りますし、2030年までに解消しなくてはいけないのに、検討をずっと続けているということでもいけないので、時間軸をもとに各施策の効果を定量的に足し合わせて、輸送力不足に十分対応できる施策群になるよう、ぜひ検討していただきたいと思います。これはぜひお願いします。

私からは以上です。

○武井座長 では、井上委員、お願いできますでしょうか。

○井上専門委員 ありがとうございます。

旅客に比べて貨物というのは比較的ライドシェア問題等も今まではあまりなかったですから、対策の検討が遅れてきた部分かなと思っていて、業界構造としても、先ほどの赤帽さんからのお話もありましたとおり、結局ラストマイルのところを軽貨物の方々が大手の高い事業者などの下請けとして担っているわけですが、でも、こういう人たちが大変にきつい状況にある。

今日の赤帽さんのお話というのは、赤帽さんからもありましたとおり、引っ越し等が中心であって、実は都内等で本当にラストマイルになっているところは赤帽さんはよく分かっているというお話だったと思うのですけれども、逆にそういう意味では、国交省さんとしては本当にラストマイルのところを担っている事業者たちがどういう状況にあるのかというのを把握する手段というのはどうあるのですか。協同組合や団体みたいなものはないと思うので、そういう方たちの実態を把握しながら、適切に指導もしつつ、労働状況の改善みたいなものにつなげていくのかというところをどういうふうにお考えかというところが一点です。

それと、貨客混載に関して、8ページにあると思いますけれども、地域の貨物事業者の合意形成ができた場合には、過疎地以外にも貨客混載を広げていくのですという手続論があったかと思いますが、これは今、旅客であれば、地域公共交通会議みたいなものがあるが、旅客事業者が一堂に会するような場というのを自治体がつくれるような枠組みがありますけれども、貨物というのは自治体にしてみてもほとんど認識してこなかった部分ではないかと思うのですが、自治体の方々がこういう合意形成をし得るようなことを持つ座組というか、そういう能力は自治体にあるのですか。

実態問題として、旅客の場合でも地域公共交通会議を開きたくないと言って開かない自治体等もあって、自家用有償を広げられないみたいなことが運用としてあったりするのですけれども、今はパブリックコメント中だと思いますが、運用面を旅客の並びの制度にしていますけれども、本当にこれは動きますかという話が2点目です。

3点目は、先ほど閣僚会議で物流の問題についていろいろ全省庁的に考えていくのですという、特に荷主の問題などもそういう意味ではまさに閣僚会議として経団連等とも一緒にやってほしいものだと思うのですけれども、結局宅配事業者たちの下請け問題みたいなことに関しては国交省さんの問題であって、国交省さんの中でどういうふうに解決していきますかということだと思うのです。

ですから、閣僚会議でいろいろ全省庁的に考えていますというのはいいのですけれども、先ほど御手洗委員から需給問題のシミュレーションをしていますかというお話もありましたけれども、この業界全体をどうしていくのかということ、閣僚会議で検討してはなくて国交省さんとして示していただきたいなと思っています。

以上3点、よろしく願いいたします。

○武井座長 では、国交省さん、お願いいたします。

○国土交通省（岡野審議官） ありがとうございます。

まず、村上委員からの御指摘についてでございますけれども、御指摘のとおり、需給の見通しを踏まえてどうするのかというところの危機意識は私どもも非常に強く持っているところでございます。どういう施策を組んで、それが需給バランスにどう効いてくるのかというところはまさに私どももしっかりと議論していきたいと思っているところでございます。

それから、井上委員から御指摘のございました、一つ目のラストワンマイルを担っている宅配事業者の方の下請けだったり、そういった方々についての実態についてどう把握しているのかということでございますが、実はなかなか実態把握は難しくございます。おっしゃるとおり事業者の協会や事業者団体があるわけではないので、なかなか難しいところはございます。

一方で、非常に課題が多いと思っておりますので、私どもとしましては、EC事業者さん、あるいは大手の運送事業者さんといったところをお願いをして、昨年の年末も集まっていたき、検討会会議を開いていろいろな現状について意見交換をさせていただきましたし、また、そういった方々を通じて下請事業者の方に関する実態についても調べていただいているという状況でございます。こうしたことを踏まえて施策立案に活かしていきたいと考えてございます。

それから、2点目の貨客混載について、地域で協議が整ったというところについて、公共交通みたいに同じような座組でワークするのかという御指摘についてでございますけれども、実は資料の9ページ目で具体的なニーズがあったところがございますけれども、この方々にいろいろお話を伺った結果、地域公共交通のようながちとした協議会という形ではないほうがやりやすいというお話がございましたので、まずはそこは自治体のほうに任せて、ただ、協議はしっかりしてくださいねという形で、実際に今ニーズのある方々が導入した結果がどうなっているのかということはまさにモニタリングをして、私どもも検討していきたいと思っております。

ただ、今、パブコメをしておりますけれども、今考えておりますのは、もう少し緩やかな感じで、自治体がやりやすい形で協議の場を設けていただけないかなと思っております。この協議の場を設けることについては、今お示ししております具体的なニーズがあるとおっしゃった自治体はぜひそれでやりたいとおっしゃっているというところがございます。

3点目の宅配の下請けについては、先ほども申し上げましたとおり、私どもも実態をしっかり把握していく必要があると思っております、関連する企業さんに協力をお願いして実態把握に努めているところでございますし、閣僚会議で全部検討するから国交省は何もしないというわけではなくて、むしろ閣僚会議の事務局をやっていますので、中心になってしっかり検討していきたいと考えてございます。

以上でございます。

○武井座長 ありがとうございます。

お時間が相当超過しておりますので、この議論はここで締めたいと思います。ありがとうございました。

まさにラストワンマイル配送のニーズが高まる中、物流の2024年問題という深刻な問題があつて、国交省さんにおかれましては閣僚会議を含めて相当いろいろな御検討をされておりますけれども、本当にいろいろな選択肢をバランスよく一気にやらないととても解決しないと思っておりますので、これはこれだからできないとあまり決めつける前に、イノベーティ

ブ、クリエイティブに選択肢を考えていかないと解決できない相当大的な話であるという御意見が寄せられたと思いますので、ぜひ御検討をお願いいたします。

そういう意味で、国土交通省さんにおかれましては、ラストワンマイル配送の手段の一層の確保と多様化を図るために、引き続き貨客混載についての制度見直しや繁忙期通達の改正に向けた検証など、いずれもスピード感を持って実施をお願いいたします。

あと、新たな論点として、本日議題に挙がりました貨物軽自動車の運送事業で使用できる車両の拡大について、安全確保を前提としつつ、担い手が不足する中での配送の効率性向上を図る観点から御検討をお願いいたします。

あと、事業の届出などの各種手続のデジタル完結化、事業用ナンバープレートの郵送化についても引き続き御検討をお願いいたします。

以上で議題2を終了します。日本IT団体連盟様、全国赤帽軽自動車運送組合連合会様、国土交通省の皆様、御説明をありがとうございました。IT連様、赤帽連合会様、国交省貨物課の皆様はこれにて御退室いただいて結構でございます。

議題3の出席者と入替えを行いますので、少々お待ちください。

(出席者入替え)

○武井座長 では、議題3「DXを通じたタクシーの利便性向上、イノベーションや地域の課題に応えるラストワンマイル交通」に移りたいと思います。

引き続き、国土交通省自動車局審議官の岡野様に御出席いただいております。

では、立て続けになりますが、岡野様、御説明をお願いいたします。

○国土交通省(岡野審議官) それでは、続きまして、議題3について御説明させていただきます。

資料に基づいて御説明させていただきます。まず、目次を御覧いただければと思います。御指摘いただいている点としましては、2点ございます。一つ目はソフトメーターの導入に関して、二つ目が事前確定型変動運賃の制度化についてというところになります。

それでは、まず「ソフトメーターの導入について」から御説明させていただきたいと存じます。3ページ目を御覧ください。規制改革実施計画の御指摘の内容について掲載しているものになります。まず、赤い線で囲っているところがソフトメーターに関するところですが、ソフトメーターの導入に当たって、令和3年10月から11月にかけて行った実証実験の結果に基づいて、ソフトメーターの規格策定に必要となる事項について検討する際に、利用者から運賃を収受するに当たって十分な正確性を確保することを前提として、ソフトメーターの導入を通じてDX化を進めることができるように、配車アプリの事業者等の参画も得て検討を進めると御指摘をいただいております。検討の結果を踏まえて速やかにソフトメーターの規格を決定し、措置するということになってございます。

まず、4ページ目でございますけれども、令和3年度における実証実験の結果の概要をお示ししてございます。ソフトメーターにつきましては、現行はタイヤの回転数に基づいて距離を測定し、それによって運賃をいただくという形になってございますが、これでは

なくて、GPS情報を基に走行距離を推計して運賃を算出するといったものになってございます。これにつきまして、令和3年に実証実験を行ってございます。

その結果でございますが、2ポツの「結果概要」のところに書いてございますけれども、最も安定した実績を残したA社につきましては、現行で0%から2.26%分の誤差となりました。最も不安定な実績であった会社につきましては、現行メーターと比較してマイナス7.54%から14.48%分の誤差となっております。トンネル内におけるGPSの精度に課題が生じたというだけではなくて、この不安定な実績を残したソフトメーターにつきましては、車速パルスというタイヤの回転数をカウントする信号がございまして、こちらを使用していなかったということもございまして、この車速パルスというものを一定のルール化で使うということも検討する必要があるのではないかということが浮き彫りになったところでございます。

5ページ目を御覧ください。これを踏まえまして、令和4年度でございますけれども、検討を深めてまいっております。利用者から運賃を収受するに当たり、十分な正確性を確保し、ソフトメーターとして備えるべき必要な基本仕様の検討を進めるということで、経済産業省の委託事業を活用して調査させていただきました。

検討体制等については資料を御覧いただければと思っておりますけれども、6ページ目に検討結果をまとめさせていただいております。まず、基本仕様に関する課題でございますが、GPSのところでございます。トンネル内、高低差のある場所、車線変更といったところにおける誤差について、どこまでの精度を求めるのかということが課題になってございます。それをもっと精度を高めると、当然コストがかかってくるということになりますので、どこまで求めるのかということがまず課題でございます。

2番目の車速パルスでございますが、先ほど申し上げた令和3年度の実証実験では、不安定な実績になったメーターというのは車速パルスを使っていなかったということから、これを活用する必要があると思っておりますが、車速パルスをそのまま距離を測定するもので使ってしまうと、計量法の対象になってしまって今と同じになってしまうので、何らか違う形で限定的に使用する方法がないかということを整理したというところでございます。

それから、3番目の地図情報でございますけれども、GPSの情報の確度を上げるといいますか、精度を上げるものを補完するために電子地図等を使っていく必要があるだろう。その際、電子地図の更新頻度をどの程度求める必要があるか、あるいは実際に走行してきた道路を比較するマップマッチングという機能がございまして、これを使うべきかどうかといったことも課題として挙がっております。

また、「(4) その他」に書いてございますけれども、結局現行メーターと同様の許容差を求めるのかどうか、それから、正確性を担保するためにGPSに加えてどういったものを使うのか、機器の故障や改ざん防止にどう対応するかといった課題が整理されたところでございます。

下のほうに書いてございますけれども、正確性の担保と導入コストのバランスをどう取

るかというところが大きな課題になってございまして、その結果、JIS原案というものを令和4年度中に作成することが現実的には難しいというふうになってしまったということでございます。

7ページ目でございますが、これを踏まえまして、令和5年度以降の検討内容でございます。令和5年度におきましても、引き続き継続的に調査・検討を行うことにしてございます。それに当たりましては、先ほどの令和4年度に抽出された課題につきましてしっかりと議論をして、令和5年度内のJIS原案作成を目標として進めていきたいと考えてございます。

下にスケジュールが書いてございますけれども、JIS制度のプロセスにつきましては、まず原案をつくった上で、業界団体等から主務大臣に申出をして、調査会に付議をして、答申を受けてJIS制を制定するという手順を踏むこととなりますので、まずはできることから早急にやりたいと思っておりますので、令和5年度内のJIS原案の作成というところをやっていききたいと思っております。

ソフトメーターについては以上でございます。

それから、8ページ目以降は二つ目の項目でございますけれども、事前確定型変動運賃、いわゆるダイナミックプライシングの制度化についてでございます。こちらにつきまして、9ページ目に規制改革実施計画の内容について掲載させていただいております。変動運賃制度につきまして、令和3年10月から12月にかけて行った実証実験の結果に基づいて、しっかり課題の対応について検討し、結論を得た上で、できるものから措置するという御指摘をいただいたところでございます。

10ページ目でございますが、事前確定型変動運賃につきまして、検討会を設置して議論してまいりました。検討会のメンバーにつきましては、この資料に記載させていただいておりますが、交通に大変お詳しい学識経験の方々、消費者団体の方、労働組合の方、関係団体、それからオブザーバーとしてIT業界のアプリメーカーの方という形で入っているところでございまして、令和4年度中に4回開催させていただきました。

11ページ目はその検討会における主な意見でございますけれども、一つ目でございますけれども、このダイナミックプライシングというのは利用者にとって様々な選択肢が必要ではありますけれども、他方でタクシー運転者というのは歩合制賃金でございますので、運賃が賃金に直結してございます。このため、その点を念頭に置いた議論をいただきたいというのが1点目でございます。

2点目は、利用者にはアプリを使えない方もいるため、変動運賃のみに限られてかつ高価格帯に張りつくということがないようにしてほしい。また、消費者目線での分かりやすさというのも重要であるという御指摘がございました。

三つ目でございますけれども、総括原価の考えを前提とする場合には、変動させた運賃の平均額を公定幅の範囲内に収めることが必要となるということで、しっかりフォローアップをしてモニタリングしていく必要があるという御指摘がございました。

また、4点目でございますが、この変動運賃というのが業界にとってどのぐらい価値があるのかがまだ分からないので、まずは第一歩としてやってみるということが大切で、走りながらブラッシュアップしていくのではないかと御指摘もございました。

こういった御指摘を踏まえて、今、制度案をつくりまして、現在、パブリックコメント中で、パブリックコメントの結果を踏まえて速やかに制度改正をしていきたいと思っております。

12ページ目が、今、パブリックコメントにかけてございます制度の案になってございます。新制度につきましては、個々のタクシー利用に係るタクシー運賃について、需給に応じて柔軟に運賃を変動させることを可能とする運賃ということでございます。その際、変動運賃の平均額が運賃の幅にちゃんと収まるという方法により算定される運賃制度と定義しております。

導入条件については、タクシー事業者が個別に申請して導入できるということでございまして、ただ、この事前確定型変動運賃を導入する場合には、配車アプリによりサービスを提供するというふうにします。そして、事前確定運賃は、変動運賃を導入する人は変動運賃を適用するという形で混乱しないようにするというようにしております。

また、先ほどの御指摘の中にもございましたが、モニタリング期間を設けてございます。6か月間のモニタリング期間中には、変動させた運賃の平均値がちゃんと運賃幅に収まっているのかどうかについて3か月ごとに実績を求めてモニタリングしていきたいと考えてございます。

変動幅でございますが、先ほど申し上げたモニタリング期間については、ここに示してございますように、平均の5割増～5割引の範囲で設定するというようにお示ししているところでございます。

変動方法については、利用者にちゃんと周知を図って、選択可能性、予見可能性が確保されるという場合であれば、リアルタイムで変動することも可能ですし、あるいは事前に何時から何時までは割増しですよといった形で時間帯を決定するというやり方も可能ということにしております。現在、この案でパブリックコメントにかけているところでございます。

最後に御参考でございますけれども、14ページ目でございます。現在、検討会を回している内容についてでございますけれども、ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討ということで、今、検討会を回しております。上のほうに書いてございますが、国土交通大臣の諮問機関でございます交通政策審議会というのがございます。こちらの地域公共交通部会で地域公共交通の在り方について昨年議論をし、今年1月に中間取りまとめが出されてございます。その中で、公共交通が不十分な地域等における持続可能で利便性の高いタクシーや自家用有償旅客運送等の確保に向けた制度・運用の改善を検討と書かれてございまして、これを受けて、私どものほうで検討を進めているところでございます。構成員については資料を御覧いただければと思いますが、学識経験者の方々、NPO

でボランティア輸送をしてらっしゃる団体の方、消費者団体の代表の方、労働組合の方等々に入っていて、幅広く意見をお聞きしながら、ラストワンマイル・モビリティについてどうしていくのかというところについて議論をしています。

その際、やはり人手不足というのがございますので、DXといったこともしっかりと活用しながら議論をする必要があるということで、DX・GXに関する活用方策についても議論するというところになってございます。

駆け足でございますが、以上でございます。よろしくお願いたします。

○武井座長 ありがとうございます。

では、質問、御意見、その他をお願いできましたらと思います。

では、村上委員、お願いできますでしょうか。

○村上専門委員 村上です。ありがとうございます。

私からは1点だけ。事前確定型運賃について伺いたいのですが、これはGISでルートや距離を計算して料金を決めているという理解で合っていますでしょうか。国土交通省さんへの質問です。

○国土交通省（手嶋課長補佐） 事前確定型運賃については、GPS等、配車アプリなどで距離を算出して、そこで算出される運賃で既にやっているところがございます。

○村上専門委員 メーターは使わずに、GIS上のルートから割り出しているという理解でよろしいですか。

○国土交通省（手嶋課長補佐） はい。

○村上専門委員 分かりました。となると、事前確定型が普及していけば、メーターそのものは要らなくなるかもしれないということでしょうか。

○国土交通省（手嶋課長補佐） 配車アプリが普及してそれを皆さんが使えるようになればというところだと思います。

現状は流しのタクシーを使われている方もいらっしゃいますので、現段階において直ちにメーターが不要になるということはないと思います。その辺りは配車アプリの普及やその利便性向上によるところかなとは思いますが。

○村上専門委員 分かりました。ありがとうございます。

将来のことを考えるとそういう可能性もあるのかなと思いましたが、質問しました。

私からは以上です。ありがとうございます。

○武井座長 続きまして、落合委員、お願いできますでしょうか。

○落合専門委員 承知しました。御説明ありがとうございます。

それぞれ着実に進めていただいている部分がありまして、まず感謝申し上げます。

まず一つが、ソフトメーターについて既に議論を進めていただいております、その中でJIS化を目指すような議論もあったかと思いますが、国際規格との関係であったり、そういう部分がないとなかなか産業振興的な側面で考慮の余地もあると思いますし、デジタルでは特に標準化に関する部分が重要になってくるかと思っておりますので、そういった点につい

でどう考えておられるかということが一つ目です。

ダイナミックプライシングについては、一つ重要なのかなと思いますのは、消費者側の選択肢が広がるといいますか、タクシーも公共交通の一部を構成している中ではありつつも、ある種オンデマンド型でもありますし、純粋なバスや電車などとは違う性質もあるところでもあります。純粋にオンデマンド型で単純なプライシングが変動するような形になっていった場合に、なかなか利用機会に対する配慮といえますか、本当に公共交通として必要な場合に、高齢者だったり、若年層であったり、自分で運転できない方をどうするのかという話とも直結してくる部分もあると思います。そういうことをどう考えていかれるのかということと、それを複数のアプリケーションで利用できたり、もしくはアプリがない場合にも利用する余地というのを何らか確保していくことができるのかといった辺りについても伺いたいというのが二つ目です。

三つ目が、ラストワンマイル・モビリティの点や全体的な検討のビジョンについて伺いたい点がございまして。こういった全体的な議論というのは、適切な交通手段の配置という意味では非常に重要だと思っております。もちろんタクシーの利便性向上もそれ自体重要な部分もありますが、移動の足というのは、例えば自家用車であったり、鉄道であったり、バス、そのほかフェリーなどの場合もあるかもしれませんが、そういったいろいろなものを組み合わせて全体としてどう総合的に配置をしていけるかということは非常に重要な視点だと思います。その中で地域から必要性が言われるような、例えば自家用有償旅客運送などといったものは特区のほうでも少し前はかなり御意見がありましたので、こういった少し異なる手法の整備も必要になることも出てくる可能性があり、そういった部分も含めて総合的に考えていく必要があると思っております。

その中では、例えばモビリティ・アズ・ア・サービスといったものもあまりこれまでは方向感を持たないで議論してきたというか、良くも悪くも中立的に議論し過ぎていたのではないかという部分があると思います。もう少し全体の交通政策の中でアセットアロケーションをどう行っていくのかという中で、デジタルを組み合わせることや、GXに関しても、例えばデジタルは当然利用しながらとなると思います。欧州等ですとCatena-X等の動きもあって、特にモビリティ側の方々にはかなり影響が大きいものだと思いますが、そういった部分ではサプライチェーンのほうも含めてデータスペースをつくるという話等も欧州のほうではあるという状況だと思いますので、デジタルとグリーンとを総合的に議論していくということも重要だと思います。こういった全体的な視点についてどういうふうに関後取り組んでいかれるのかといった辺りをお伺いできればと思います。

以上です。

○武井座長 では、お願いいたします。

○国土交通省（岡野審議官） 御質問ありがとうございます。

まず、1点目のソフトメーターについて、JIS規格を目指しているというところについて、国際規格との関係というのも念頭に置くべきではないかという御指摘がございました。そ

こにつきましては、もちろんそれが望ましいと思いますが、まずは国内規格をつくる。そして、またそれを導入していった実績を積んでいくということが先決かなと思っておりますので、御指摘は非常に貴重なものと受け止めますけれども、まずは国内のJIS規格を優先的にやらせていただければと思っております。

それから、2点目のダイナミックプライシングの関係につきましては、委員から御指摘がございましたとおり、高齢者やアプリを使っていない方といった方もいらっしゃいますので、そこへの配慮も必要だということについては検討会の中でも御指摘がございました。私どもとしましては、そこも配慮しつつ、公共交通機関としての役割を果たしていくということが必要であると考えてございます。

ただ、現段階では、まずはアプリというものを使ってサービスを提供するものに限って認めて、さらにそれが広まっていった、アプリ自体を使える方が増えていけば、もっともっと広げていけるのかなと思っておりますので、今はパブコメ中ではございますけれども、導入すれば、最初はモニタリングをしっかりと今後どうするかということを考えていきたいなと思っております。御指摘の点についてはしっかりと踏まえたいと思っております。

○国土交通省（古谷課長補佐） 3点目について、モビリティサービス推進課でござい
ます。

ラストワンマイル・モビリティ検討会の議論も踏まえまして、自家用車だけではなくて鉄道やフェリーも組み合わせてどう総合的に配置していくかという、自家用有償の在り方も踏まえて、デジタルとの連携やGXとしての組合せといったところをしっかりと議論していくことが重要であるという御指摘を承りました。

方向性としてはまさにそのとおりだとは感じておりまして、ラストワンマイル・モビリティ検討会についての説明の中にもありまして、公共交通が不十分な地域等における、持続可能で利便性の高いタクシーや自家用有償の確保に向けた制度・運用の改善を検討していくという交通政策審議会の地域公共交通部会の中間取りまとめも踏まえつつ、ラストワンマイル・モビリティ検討会の議論を自動車局において進めていただいているものと認識しております。

今後、交政審の議論も含めまして、しっかりと地域公共交通の中で足を確保していくために、その中でデジタルをどう活用していくかというところについて、しっかりと地域公共交通の立場からもしっかり検討は進めていきたいと考えているところでございます。

○落合専門委員 ありがとうございます。

いずれもそれぞれ前向きにお進めいただけるということだと思えました。特に最後の点は、ラストワンマイルというのも、結局全体の中で一番端っこのペインが大きいような部分について検討されているということで、非常に大事だと思うのですが、ただ、それも全体の枠組みの中でということだと思えます。そのときには今の時代ですとやはりデジタルを使ってという話になると思えますし、先ほどの物流のほうでも議論させていただきましたが、こういった全体の流れを外から見えるような形でしっかりと形づくっていった、公開

の場でも出していただくとことは大事だと思います。そういった意味ではまた引き続き規制改革推進会議とも連携して御議論させていただければと思います。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

ちなみに、今の落合委員の二つ目の御質問に絡むのですけれども、モニタリング期間の6か月を過ぎた後は、国交省さんは事前確定型変動運賃についてどういうモニタリングをされるのでしょうか。

○国土交通省（手嶋課長補佐） 6か月のモニタリングを行って、その結果、まさに公示している運賃の幅にどれだけ収まっているかどうかというところも見ながら、今は上5割・下5割で幅設定をしておりますけれども、その辺りの幅も含めてどうしていくか、結果を見て考えるということかと思えます。

○武井座長 要するに、運賃に関しては6か月が過ぎた後も何らかの状況を見ながら、常に不断のチューニングをなさっていくということでしょうか。

○国土交通省（手嶋課長補佐） ある程度の成果が出ることを前提にモニタリングを続けていくことになるのではなかろうかと思えます。

○武井座長 ありがとうございます。

特に落合委員もおっしゃったとおり、これはタクシーの利便性の向上のためにやっているものであり、それがあくまで目的といいますか、公共交通機関としての性格が相当重要な部分もありますので、本当にいろいろな角度からいろいろな難しい論点があるものなので、細部を含めてきちんと不断のチューニングをした上での制度設計をやっていないといけない話だと思いますので、常に状況を見ながらやっていく必要があるのだと思います。そういうことは国交省さんも十分御理解されて進めていらっしゃると思いますけれども、そういう御理解でよろしいでしょうか。

○国土交通省（手嶋課長補佐） そのとおりでございます。

○武井座長 あと、消費者の選択からすると特に都心部等だと空車というか、アプリを使わないものも走っているわけですがけれども、そこがあまり減ると、消費者の利便性が損なわれる部分もあるかと思うので、その点に関しても配慮なさっていくということでしょうか。

○国土交通省（手嶋課長補佐） 現時点では、これまで変動運賃を入れる前の事前確定運賃の活用率というのが極めて低い活用率でございましたので、現段階では大きな影響はないのではなかろうかと我々は考えておりますけれども、その辺りも状況を見ながら、最後のほうは不断に見直しを行ってまいりたいと考えております。

○武井座長 ありがとうございます。相当いろいろ難しい論点がある話だと思いますので、国交省さんは常に細部にわたるところまで不断のチューニングをしていただくのが大事ななと思います。

ほかの皆様、いかがでしょうか。時間も過ぎてしまって申し訳ないのですけれども、挙

手されている方はいらっしゃらないでしょうか。

では、議題3についてはこれで終了したいと思います。本日は御出席いただきまして誠にありがとうございました。

国土交通省さんにおかれましては、ソフトメーターの導入に関してはフィージビリティ調査等を通じて把握した新たな課題等について、正確性の担保等を含め、検討をさらに進めていただきまして、ソフトメーターの規格策定をお願いいたします。しかるべき時期にその結果についての御報告をお願いいたします。

事前確定型変動運賃に関しましては、公共交通機関に求められる妥当性に配慮し、利用者の利便性を損なうことがないように、制度導入後のモニタリング期間を活用しながら、利用者の予見可能性の確保、需給に応じて柔軟に変動する仕組みの確保、利用者や事業者の声に対する十分な配慮といった点を含めて適切な設計を進めていただきますようお願いいたします。

以上で議題3を終了いたします。国土交通省の皆様には、時間を超過して申し訳ございませんでしたけれども、丁寧な御説明をいただきまして誠にありがとうございました。

本日の議題は全て審議を終えましたので、ワーキングはここで終了いたします。