

# 地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループ（第5回）

## 議事録

1. 日 時：令和8年1月15日（木）14:00～15:30

2. 場 所：オンライン

3. 出席者：

（委員等）林いづみ座長、御手洗瑞子座長代理、川邊健太郎委員、佐藤主光委員、中室牧子委員、堀天子委員、落合孝文委員、井上岳一専門委員、小針美和専門委員、永岡里菜専門委員、原忠之専門委員

（事務局）内閣府規制改革推進室 福田誠次長、神田哲也参事官

（関係者） 桧隆晃           オリックス自動車株式会社サービス統括部長  
掛井周           オリックス自動車株式会社サービス統括部  
川島宏美       オリックス株式会社グループ広報・渉外部渉外チーム主任  
石川真之       一般社団法人日本経済団体連合会ソーシャル・コミュニケーション本部  
久保田秀暢   国土交通省物流・自動車局次長  
林健一       国土交通省物流・自動車局自動車整備課整備事業指導官  
久保巧       国土交通省物流・自動車局自動車整備課課長補佐

4. 議 題：

- （1）限定訪問特定整備制度における自動車の法定点検の実施について
- （2）移動の足不足の改善状況についての検証及び利用者目線での検証結果の評価について
- （3）規制改革ホットライン処理方針について

○神田参事官

それでは、定刻となりましたので、ただ今から、規制改革推進会議第5回地域活性化・人手不足対応ワーキング・グループを開会いたします。

本日はウェブ会議ツールを用いてオンラインで開催しております。

また、本日のワーキング・グループは、規制改革推進室のユーチューブチャンネルにおきましてオンライン中継を実施しております。御視聴中の方は動画の概要欄にあるURLから資料をご覧ください。

なお、会議中は画面をオンにし、雑音が入らないようミュートをお願いいたします。

御発言の際にミュートを解除し、マイクを近づけるなどして御発言をお願いいたします。御発言が終わりましたら、再度ミュートにてお願いいたします。

本日は、林座長、御手洗委員、川邊委員、佐藤委員、井上専門委員、小針専門委員、永岡専門委員、原専門委員の所属委員の皆様と、中室委員、堀委員、落合委員が御出席予定でございます。

このほか、本日はオブザーバーとして一般社団法人日本経済団体連合会様にも御出席いただいております。

それでは、以後の議事進行につきましては、林座長をお願いいたします。座長、よろしくお願いいたします。

○林座長

林でございます。今年もよろしくお願いいたします。

まず、議題に入る前に本ワーキング・グループの座長代理についてお伝えします。座長の私より御手洗委員を座長代理に指名させていただきます。御本人から承諾を頂いております。御手洗座長代理、どうぞよろしくお願いいたします。

○御手洗委員

よろしくお願いいたします。

○林座長

それでは、早速、本日の議題に入ります。

本日は、議題1「限定訪問特定整備制度における自動車の法定点検の実施について」、議題2「移動の不足の改善状況についての検証及び利用者目線での検証結果の評価について」、議題3「規制改革ホットライン処理方針について」を扱います。

それでは、議題1「限定訪問特定整備制度における自動車の法定点検の実施について」に入ります。

まず、資料1-1に基づき、オリックス株式会社様から5分ほどで御説明を頂きたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○オリックス自動車株式会社（桧部長）

オリックス自動車の桧でございます。

本日は、「限定訪問特定整備制度の活用～整備現場の人手不足対応に向けて～」というテーマで、自動車整備業界の現状と我々リース会社の課題、そして制度の見直しに関する提案をお話しさせていただきたいと思っております。

まず、自動車リース会社から見える現在の自動車整備業界の現状について御説明いたします。リース会社が提供しておりますサービスの一つであるメンテナンスリース契約では、自動車の点検、車検整備、修理などの車両管理はリース会社が担います。自動車の使用者、つまりリース契約先の一般企業にとっては車両管理事務がアウトソーシングできるため、省力化につながり、現在も幅広く利用されております。

当社においては、法人のお客様を中心に約50万台御契約を頂いております。しかしな

がら、近年の整備工場の廃業や整備士不足の影響で、お客様の車を点検や修理をしたくても整備工場が手配できないというケースが増えてきております。

国交省様を中心に整備士不足への対応も進められているということも認識しております。2025年6月に限定訪問特定整備制度が導入され、一定条件下で整備士の訪問による一部の特定整備の実施が可能となりました。特定整備が伴わない法定点検の場合、訪問の実施が認められております。

一方で、この限定訪問特定整備制度においては、点検後の修理や部品交換が必要と判断された場合には、その場での特定整備は認められておりません。結果的に認定工場への車両回送が発生するため非効率となり、訪問での法定点検が実質的に機能しづらいという状況になっています。また、ライトバンや軽自動車に多いドラムブレーキに関する整備は制度の対象外であり、車種によって制度の活用可否に差がある状況でございます。

御参考として、法定点検において特定整備に該当しやすいブレーキについて御説明いたします。

車両に備わっているブレーキ機構には2種類ございます。

一つ目は、ディスクブレーキです。ディスクブレーキはブレーキキャリパの外から目視点検が可能となり、点検の結果、ブレーキパッドの脱着・交換は特定整備に該当しますが、現行制度上は訪問での点検ができません。

二つ目は、ドラムブレーキです。ドラム内の点検においてブレーキドラムの脱着は特定整備となるため、現行の制度では訪問整備の対象外となっております。このように、実質的に訪問による法定点検が実施できないという状況でございます。

我々リース会社の法人のお客様は複数台の車両を一括で導入・入替えされることが多く、特に3月などは法定点検が集中する傾向にあります。メンテナンスを行うリース会社はお客様の希望を聞きながら逼迫しつつある整備工場の空き枠を調整しますが、これが大変になりつつあります。各車両を一台一台工場に持ち込む手間もお客様・整備工場双方にとって大きな負担になっていると考えています。訪問での法定点検を可能といただければ、リース会社として法定点検の調整が効率化されるメリットもございます。また、お客様にとっても車を工場に預ける必要がなくなり、車両稼働率が維持できるため、お客様にも喜んでいただけるサービス向上につながると考えております。

まとめますと、2点の見直しを提案いたします。一つ目は、限定訪問特定整備の制度において点検を目的とした特定整備も対象と認めていただき、加えて、作業範囲にドラムブレーキの分解も含めていただくことの検討をお願いいたします。これにより、法定点検を訪問で対応可能になると考えております。整備士としても訪問によって点検と修理が効率的に実施でき、整備工場も車検や重要な修理など、工場で実施すべき整備に集中できるメリットもあると思います。リース会社としても、先ほど申し上げたとおりメンテナンスサービス品質の向上につながると考えております。現場実務との乖離を是正し、より柔軟で実効性のある制度設計を是非御検討いただければと思います。

御清聴ありがとうございました。

○林座長

ありがとうございました。

続きまして、本日、資料1-2として公益社団法人リース事業協会様からの意見書の御提出を頂いております。事務局から御説明をお願いいたします。

○神田参事官

事務局でございます。

今、座長から御紹介をありがとうございましたように、リース事業協会様から頂いております資料について、事務局で代わって御紹介を差し上げたいと思います。

まず、1ページ目でございます。団体の御紹介でございますけれども、リース事業を営む企業が加入されている公益社団法人であって、下の青い箱にございますように、総合リース会社のほとんどの会社の方が管理されているということで御紹介いただいております。

今回、御提言を頂いておりますけれども、その内容としては業界としての認識であって、リース利用者をはじめとする関係事業者の利便性向上を通じて全体の健全な発展につながるものということで提出を頂いております。

既に資料2ページに切り替わっておるかと思っておりますけれども、現状・課題ということで上の箱にございますように、現状としては整備の作業内容が限定されているということで、先ほどオリックス様からあった内容とも重複いたしますけれども、訪問による法定点検というのが認められておらず、課題として整備士の人手不足などがある中で、時期によって自動車の整備というものがかなり逼迫している状況にあるということで状況を御紹介していただいております。

その上で、下の青い箱にございますように、まず昨年6月から導入された限定訪問特定整備制度については、整備のサービスの柔軟化や人手不足の対応として評価できるものと御評価されております。一方で、分解整備を伴う法定点検は訪問では実施できない制度となっている。そして、それを可能とすることをお求めになる御提言ということになっております。

また、リース事業協会としての御提言というだけではなく、最後の「※」のところになりますけれども、会員の会社様が取引されている整備事業者の皆さんからも御要望の声があるという旨が付記されております。

最終ページは市場のデータなどの参考情報が付いております。

簡単でございますが、事務局からの紹介は以上でございます。

○林座長

ありがとうございました。

続きまして、資料1-3に基づき、国土交通省様から御説明をお願いいたします。

○国土交通省（久保田次長）

国土交通省物流・自動車局次長の久保田でございます。

本日は我々の説明の時間を頂きましてありがとうございます。私から、本日御要望いただきました訪問特定整備について簡単に説明させていただければと思います。

資料ですけれども、最初に車の検査、整備、それから訪問特定整備とは一体何なのかといったことを簡単に触れさせていただいた上で、御要望に対する我々の考え方を説明させていただければと思います。

まず、一枚目の資料でございますけれども、車を使っていただくには車を点検整備していただいて、その上でいわゆる車検を受けていただくという形になっております。その中で、今日ちょっとお話がありましたけれども、左側に書いてある②のところ定期点検整備ということで、車は例えば乗用車であれば2年に1回車検がございますけれども、その間の1年ごとに12か月点検、決まった項目をちゃんと点検整備して車を維持管理してくださいといったものが自動車ユーザーに義務付けられている。実際にはこれを整備工場なりが代わりにユーザーに依頼されて車の整備をするという形になってございます。

次のページでございますが、その整備に当たりまして非常に難しいというか、安全上非常に重要な整備については、ちゃんと設備や機器、それから会社の体制が整った国の認可を受けた認証工場に依頼して整備を受けてくださいと。ユーザーが自らやるという場合を除けばこういった工場にお願いしてやってくださいと。実際には設備が事業場の広さでありますとかちゃんと整備ができる機械、それからちゃんと工員がいる、それから資格を持った人がいるといった体制が整備をされていることを認可した整備工場に安全上重要な整備、例えば、バッテリーの交換といったものは自由にやっていただいて良いのですが、安全上重要な整備についてはやってくださいということが法律上決まっています。

その安全上重要な整備というのが一体何なのかというのが次のページでございますが、全部で8項目書いていますけれども、こういったものをやる整備については先ほども言いましたけれども場所、機械、それからちゃんと資格のある人が揃った整備工場に整備をしなくては行けない。逆に言うと、場所やそういう国の認可を受けていない人が勝手にこういう整備をやるというのは禁止されているという状況でございます。この1と4のところは今日の話題のところでございますが、原動機の取り外し、あるいは5のところでございますけれども、制動装置の取り外し、ブレーキパッド、ブレーキ関係、あるいはブレーキドラム交換といったところが大事になってくるというところです。

基本はこのように資格のある整備工場にちゃんと場所と人と機械が揃っているところでやっていただければ良いのですが、昨年6月から新しくそういった資格のある工場が出張して整備をするということを新たに制度としてスタートしているところでございます。訪問特定整備と申し上げておりますが、訪問特定整備は認証工場が一定ルールの下で自動車ユーザーの自宅等を訪問して特定整備を行うようにするというところでござ

ざいまして、実はこれは2種類ございます。一つは、認証工場の設備と全く同じ要件を満たす場所、機械も設備も揃っているところ出張して行く。これは、例えば、昔はトラック会社に整備事業所が併設されていたところが、今は人手不足の折ですから、場所と設備はあるのだけれども整備する人がいない、もう認可を取り消してしまったみたいなどころに行くのであれば、そこに人が行くのであれば自由に何をやっていただいても良いですよという制度でございます。

もう一つは、限定した訪問特定整備と言いまして、これは、場所は例えばユーザーが自宅の駐車場などで車の調子が悪いから見てくださいといった時には、そこには場所も設備もないので、そこでできることに限って整備をするという限定訪問特定整備というものについては、ここに書いてありますような4つに限って整備を認めているというのを昨年6月にスタートしたところです。今日は右側の限定訪問特定整備の方について話題に上っていると、我々は理解しております。

それで、この4つの作業についてのコンセプトについて、次のページでございますけれども、限定訪問特定整備は先ほど申し上げましたように十分な設備がない場所であっても作業しても良いですよということなので、整備士が安全に作業できる、あるいは作業にあまり時間がかからない、それから周りが住宅街であってもあまり環境上問題がないといったことで、まずは昨年6月にスタートした制度でございます。ニーズの例としては、ブレーキの利きが悪くなったと感じたので整備士の人を呼んでブレーキパッドの交換作業を行うということ想定しております、それ以外にも発電機、スターターモーター、あるいはステアリングホースの交換といったことを想定して、まずは、どんな場所でもこれぐらいであれば短時間で安全上重要な整備であってもできるのではないかと考えてやっています。

ちなみに、今までも認められているバッテリーの交換やタイヤの交換みたいなことは今までもできましたし、これからもできるというところでございます。

こういう前提に立ちまして、御要望について次のページで回答を作らせていただいております。御要望について、順番をあえて逆にさせて答えさせていただいております。まず、二つ目の要望にありました、ブレーキドラムの分解を追加してほしいと。これを含めて、二番目として訪問特定整備にも定期点検を実施できる環境としてほしいというところでございます。

それで、まずブレーキドラムの分解についてなのですが、先に次のページを見ていただきますが、ブレーキドラムは通常、元々ブレーキパッドの交換というのは対象に入れていたのですが、ブレーキドラムの交換はトラックやバスで多く用いられているというものですので、左側にありますような大型の自動車のこういった結構大掛かりな作業、左側の写真にありますようなこういった作業を伴う作業ということでございます。それを想定しておりますが、先ほどオリックスさんの説明にもありましたけれども、軽自動車の後輪などで使われている場合もあります。例えば、右側にありますけれども、同じ

ブレーキドラムでも下にあります軽トラックの後ろのタイヤを外してやるというのはブレーキパッドと同じように軽い車であってもドラムが使われているということでもありますので、これも対象に入れていってほしいというのは非常に御要望としてはよく分かります。これを追加できるかどうかということが論点と理解しております。

1枚戻っていただきます。ということで、対応方針といたしましてはブレーキドラムの分解と言いましても一概に一括りにできないところがありまして、大型車など大規模なリフト等の設備、あるいは持ち運びに向かない大型工具も必要となる場合があることから、昨年6月にスタートした時はこの限定訪問特定整備の作業範囲には入れなかったところがございます。

ただ、今日、御説明させていただきました、あるいはオリックスさんの御説明にもありましたけれども、軽自動車などといったところにも採用されておりますので、少しこれがどういった作業かというところを検証させていただいた上で、例えば軽自動車のドラムみたいな形で範囲を限定する形で追加できないか検討させていただければと思います。

それから二つ目、要望としては一つ目でございますが、二点目の定期点検を限定訪問特定整備に追加できないかということなのですが、工場外での修理を念頭に制度設計していたことから対象外としていましたけれども、ブレーキドラムについて、今、申し上げましたようにできるだけ限定特定訪問整備の作業範囲に追加できないかということの検討に伴いまして、ブレーキドラムの交換を加えた5つの作業を伴う定期点検についても作業を追加できないかということ、是非、我々の方でも前向きに検討させていただきたいなと思っております。

取りあえず、限定訪問整備は実はスタートしたところでどれぐらいの影響が今出ているか調べているところがございます、この辺を実際に入れた悪影響みたいなもの、デメリットみたいなものがどれぐらいあるのかも検証させていただいた上で8年度中なりに結論を出させていただいて、是非、この2つについても作業範囲に追加できないか、もっと申し上げると作業範囲に追加する方向で、訪問整備自体がスタートしてまだ半年というところがございますので、これから追加する方向で検討させていただけないかなと考えております。

私からの説明は以上でございます。

○林座長

ありがとうございました。

それでは、これより、議題1、限定訪問特定整備制度における自動車の法定点検の実施について、質疑応答に移ります。限られたお時間のため、御質問、御意見については簡潔にお願いいたします。

それでは、御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。

佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員

御丁寧な御説明をありがとうございました。

最初に事実確認をオリックスさんにさせてください。2点あるのですが、あまりこの分野に詳しくないものですから初歩的な質問になりますけれども、例えば、ドラムブレーキを採用している車両ということで今回対象になっていると思いますが、実際そちらでリース車両のうちどれくらいがこのドラムブレーキに当たるのかなというのが素朴な質問です。

もう一つは、人手不足によってなかなか自動車整備が進まないということなのですが、整備工場の人手不足によって、例えば、そういう整備が先延ばしになる、あるいはなかなか対応できないという事例というのはどの程度生じているのかというところ、ここはなかなか定量的に把握するのは難しいかもしれませんが、現場感としてどの程度人手不足に起因する問題があるのかということについて御説明いただければと思います。

以上です。

○林座長

では、オリックス様、お答えをお願いいたします。

○オリックス自動車株式会社（桧部長）

まず、一つ目の御質問のドラムブレーキの車両はどれくらいあるかというところですが、これは私どももあらゆる車種を取扱いをしておりますので、実際のドラムブレーキ装着の車両の数というのは正確な数は把握しておりませんが、私どもの主力の契約車両のゾーンが軽自動車、それから小型乗用車、小型貨物車、いわゆるライトバンと言われるクラスが大部分を占めております。ですので、私どもの契約車両においてドラム車両装着車というのは相応の数があると理解をしております。

それから、二つ目の御質問の整備工場の人手不足の事例というところなのですが、整備士の数が減っているというのは統計の自動車整備白書でも出ております。お客様が御要望された時に整備士の確保ができず整備の予約が取れないという事象も発生しているというところは整備工場からヒアリングできておりますので、現状の整備がお客様の要望どおりに進まないという実態は整備業界においてあるかと思えます。

○佐藤委員

ありがとうございました。

○林座長

それでは、井上委員、お願いいたします。

○井上専門委員

ありがとうございます。

オリックスさんの御説明に対して国交省様も真摯な回答を頂き、ありがとうございます。

いくつか私も事実確認として知りたいのですけれども、まずドラムブレーキの分解に関して、ディスクブレーキよりも技術的に難しいところはあるのかということをお教えいただきたいというのが一点目です。

もう一つは、訪問整備士さんが訪問されるということですが、これは先ほどの協会さんの資料の中でも整備工場さんからもこういう制度を望んでおられるということでしたが、訪問整備士さんは整備工場の整備士さんではなくて、オリックスさんが雇われているような方たちが中心になっているのですかということですか。なので、オリックスさんが取引のあるような整備工場さんの仕事を奪うことになったりはしないのですかということが気になっているというところが一つです。これがオリックスさんへの質問です。

あと、国交省さんに質問なのですけれども、国交省さんの方で軽自動車はオーケーという具体的な方向で考えていきたいということでしたけれども、先ほどのオリックスさんのお話の中でもライトバンが結構あるというお話がありました。ライトバンは御検討いただけないのかというのが一点です。

もう一点、国交省さんへの御質問ですけれども、ドラムブレーキに関して今回御検討いただいておりますが、先ほどのオリックスさんの説明ですとディスクブレーキもキャリパの分解を伴うような場合は限定訪問が認められていないということになっていましたけれども、もしドラムブレーキを認める方向で考えていただくのであれば、同じようにタイヤを取り外すディスクブレーキのキャリパの分解が必要なものについても検討の対象に加えていただくべきではないかと思うのですけれども、いかがでしょうかという以上4点になります。よろしくお願ひします。

○林座長

ありがとうございました。

それでは、まずオリックス様に2点質問があったと思いますので、御回答をお願いいたします。

○オリックス自動車株式会社（桧部長）

それでは、オリックス自動車で今日一緒に参加しております掛井から質問に回答させていただきますと思います。

○オリックス自動車株式会社（掛井氏）

オリックス自動車の掛井です。よろしくお願ひします。

まず、御質問いただきましたドラムブレーキの分解とディスクブレーキの分解の技術的に難しいかどうかということなのですけれども、おっしゃっていただいたとおり、ディスクブレーキの構造よりドラムブレーキの構造の方が幾分複雑にできているところはあるのですけれども、軽自動車からライトバンクラスの小型のお車ですとドラムブレーキの構造も一緒のタイプの構造を採用しているメーカーさんがほとんどになるのですね。なので、工具の方も大小はあるのですけれども、比較的一般の工場さんで

使用していただいているものと同じものを使用できて、作業性の部分については問題ないかということで我々は認識しております。

あと、整備士について、オリックス自動車は直接雇用をしているのかという御質問なのですが、我々オリックス自動車としましては、全国の約9,000の工場様と受委託契約をさせていただいてメンテナンスリースの運用をさせていただいています。なので、それぞれ整備工場様と基本契約を締結させていただいて、整備した内容に沿って弊社がお支払いさせていただくような形の受委託契約を結んで運用しておりますのでよろしくをお願いします。

以上です。

○林座長

ありがとうございます。

今の点、井上委員、よろしいでしょうか。

○井上専門委員

そうすると、訪問される方というのはそういう受委託契約を結んでおられる整備工場の整備士が訪問されるということですか。

○オリックス自動車株式会社（掛井氏）

おっしゃるとおりです。基本的には整備工場の方がお客様のところに現地訪問して、今でも先ほど国交省の方がおっしゃったようにバッテリー交換やタイヤの付け替えという軽微な作業は可能という次第になります。

○井上専門委員

その整備士さんからも、現地でできることであれば工場までわざわざ持ち込まないでもやれるようにしてほしいという声が上がっているという認識でよろしいですか。

○オリックス自動車株式会社（掛井氏）

そうですね。特にリース会社と御契約を結んでいるお客様というのは法人のお客様になりますので、同じ車種が結構一法人様で採用されているケースもありまして、だから、一つの駐車場に複数台同じ車種が止まっているよというところも想定しておりますので、そういった訪問で点検作業ができたというニーズというのは昨今広がってきております。

○井上専門委員

分かりました。ありがとうございます。

○林座長

ありがとうございます。

それでは、国交省様、井上委員からの御質問2点について御回答いただけますでしょうか。

○国土交通省（久保田次長）

よろしくをお願いします。

まず、我々の質問ではないところも含めて回答しますと、ドラムとディスクの話でいくと資料6ページに載せていたのでせつくなので説明させていただくと、今、スライドを出させていただいた6ページに、ディスクブレーキだとタイヤを外してこのディスクのところが見えれば、これはディスクをびっと交換すれば良いということで、作業自体が難しいというよりも面倒くさくないというところがあって、訪問する時に持っていく工具も少なく済む。

ただ、ドラムとなると、このライニングを交換する代わりに周りのドラム、周りの円筒みたいなのところも全部外してここのライニングを交換するので、時間もかかるし持っていかなくてはいけない工具が増える。だから、整備士であれば作業としての手順としては難しいか難しくないかで言うとそんな差はないよという方もいらっしゃるのかもしれないですけども、時間がかかるというのと持っていかなくてはいけない工具が増えるというのと、作業が複雑である。難しくはないけれども工数が増えるみたいなイメージを持っていただければ良いのかなと思います。先ほど申し上げたように、限定訪問整備は1～2時間でやっていただけるぐらいのことを考えておりますので、その範囲でできることかなというのが一つの論点だったということでもあります。それが一点目。

それから二点目は、キャリパを外してやる作業も、誤解なく言いますとブレーキキャリパを外してパッド交換を行うことは訪問整備でもやることも可能です。今、禁止はされていませんので、キャリパを外してパッドを交換することは今でも訪問整備でできます。今回のブレーキドラムの交換についても、もしブレーキドラムの交換をある一定の軽い車について認めるとなれば、もちろんキャリパを外して行う整備も訪問でできるようにする、これはセットになると理解していただければ結構です。

三点目のどの範囲の車を限定で認めようと思っているのか、軽自動車だけなのか、ライトバンはどうするのですかというお話ですけども、先ほど8ページの絵でお見せしたように、さすがに10トン車のような、左側に書いてあります2トン積みや4トン積みみたいなものより大きい車をいわゆる何の場所も機械も置いていないところでこれのドラムを交換するということはさすがに難しいと思いますが、ここで例に出した軽自動車などの非常に軽い車については先ほど申し上げたように作業が難しいというよりも工数がちょっと時間がかかるものということであればできるのではないかと直感的に考えています。

このちょうど間がどこなのか、線引きをどこにするのかというのは、まさにいろいろ検討させていただきたいなと思っております。1.7トンぐらいのところが良いのか、もうちょっと低いところなのか、高いところまでいけるのか、これは実際の作業の工数などを見た上で判断させていただきたいと思っていますので、ライトバンが駄目だということは今申し上げるつもりはありませんので、そこはちゃんと考えて線を引きたいと思います。

以上です。

○林座長

ありがとうございました。

それでは、落合委員、堀委員の順で御質問をお願いいたします。

○落合委員

ありがとうございます。

私はオリックス様と国交省様にそれぞれお伺いしたいと思います。国交省様も今回の御提案をいろいろお考えいただいているように感じてございますが、先ほども投映されておりました資料6ページで、定期点検については、ブレーキパッドの交換等の4つの作業にドラムブレーキの交換を加えた、5つの作業を行う定期点検についても可能とするという御説明を頂いていたかなと思っております。

一方で、オリックス様の御発表資料5ページの方でいくと、現行の限定訪問特定整備制度において点検の結果発生した特定整備も対象として認めていただき、訪問による法定点検が実施できる環境を整えていただきたいということで、特にこちらの中ではどの項目というのが絞られていないところもあるように思いましたので、これは国交省様がおっしゃられた回答と、オリックス様の言われているものの対照関係と言いますか、国交省さんの言われた中で、その他にこういうものがありますよということがもしありそうでしたら、オリックスさんから、それがどういうものなのかであったり、回答と御提案との関係性について教えていただきたいなと思ったのが、オリックス様への御質問です。

もう一点、国交省様についてです。現在の限定訪問特定整備制度の中では、自動車の修理を目的とするような場合に限って特定整備作業ができるということになっておりますが、この中で、まず一つ目になりますけれども、整備士の安全面の観点からどういう対策を取っておられるのかということをお伺いしたいと思います。もしくはそういった安全面の確保のために、こういう制限をかけているということかもしれませんが、その点をまず一つ教えていただきたいということ。

二つ目としては、安全対策ということが非常に大事になってくると思いますが、修理と定期点検で、制度上の取扱いというところであったり、区分けというところは最後にあるとは思いますが、一方で安全上行わなければいけないというか、こういう環境でこういうことをしないとイケないということについては、行っていることが同じであれば同様に対策しないとイケないということに基本的にはなるのかなと思うのですけれども、この点について御理解が同じでしょうかというのが二つ目です。

最後の三つ目としまして、御発表の中で資料の中でも令和8年度中に御検討といった御説明があったかなと思うのですけれども、修理や定期点検の安全上の問題に差がないということでもしあれば、スピード感を持った改善をより一層お願いしたいなと思っておりますけれども、この点いかがでしょうかという国交省様には3つ御質問させていただきました。

○林座長

ありがとうございます。

それでは、オリックス様からまずお答えをお願いいたします。

○オリックス自動車株式会社（桧部長）

御質問の件でございますが、限定訪問特定整備につきましては、事故や故障修理によるものについては限定的に訪問でということが認められているという法令を認識しております。ここに定期点検後の交換というものが含まれていないと認識しておりますので、定期点検後に交換の必要性が発生したといったものについても、この限定訪問特定整備という中で認めていただきたいというのが私どもの御提案でございます。

○落合委員

ありがとうございます。

座長、御質問してもよろしいでしょうか。

○林座長

どうぞ。

○落合委員

そうしますと、それは国交省様ではブレーキパッドの交換等の4つの作業にドラムブレーキの交換を加えた5つの作業というのを御検討される方針というのをお示しされていたのですけれども、今、おっしゃっていただいたものというのは全部、これでカバーできているのでしょうか。

○林座長

オリックス様、いかがでしょうか。

○オリックス自動車株式会社（桧部長）

カバーしていただけると考えております。

○落合委員

分かりました。そこは十分ということですね。

どうもありがとうございます。

○林座長

ありがとうございます。

では、国交省様、落合委員からの質問3点についてお答えいただけますでしょうか。

○国土交通省（久保田次長）

御質問ありがとうございます。

まず、特定整備に行った時に作業員の安全をどうやって確保するのかということだと思っておりますけれども、一つは、まず、工場にいる人の誰が行っても良いわけではなくてちゃんと整備士の資格を持っている人が行かないといけないということと、その整備作業について、整備主任者という工場の責任者がリモートでちゃんと内容を確認するという形をするなど、ちゃんと工場とリモートでいつでもつながるようにして何かあった

時にはすぐに相談できるようにするという体制を取った場合にだけ認めるという形、あるいは今、最初のスタートとして打ったのは、実際に昼過ぎに連絡があって片道3時間かけて行って、着いたら夕暮れになって真っ暗な中でやって危ないなどということが起きないように、片道大体1時間以内の範囲で行ける範囲に行くなど、取りあえずちゃんと整備を明るくて安全な場所で、何かあったらすぐ駆けつける、あるいはリモートでつなぎながらいわゆるベテラン整備士の指示を仰ぎながら作業をするといった細かいルールを決めた上でスタートしたというところでございます。

そういった状況で、もう一つはブレーキパッドを入れる検討について、8年度中ではなくてもうちょっとスピード感を持ってできないのかという御質問だと思うのですが、それでも、それについては取りあえず8年度中ということではございますが、もう少し早く結論が出るようであれば、もちろんどんどん前倒しはして結論を出していきたいなどは考えてございます。

すみません、もう一つは何でしたでしょうか。

#### ○落合委員

一つ目は、安全面の観点からどう対策を取っていただいているのかということと、あと、その対策が取られている場合に、目的が修理なのか定期点検なのかということで、同じことをやっていたら、安全上は同じ対策をしないといけないということかなとは思いますが、その点については修理と定期点検で何か差異があるのでしょうかというところです。

#### ○国土交通省（久保田次長）

結局訪問して整備するというのは、そこで動かした方が危ないとか、このまま乗っているとちょっと怖いなという時に訪問してやるということですが、普通、定期点検整備であると実際に車持ちだと1週間とか2週間前に整備工場に予約して、それで決まった項目をやって、その中で必要な整備をしてもらおうということなので、そういうことであれば、本来やるべき工場に持ち込んでいただいて、あるいは工場の方が取りに行っていたら、必要な整備があるところでやった方が安全であろうと考えている次第でございます。

その辺の必要性は、定期点検といった時に先ほど申し上げたように定期点検も行った先に設備がそろっているところであればそれは何でもできるので、例えば、今でもトラック会社に昔は整備工場があったのだけれども、もう今は人がいないから閉じてしまいましたと、ただ、機器と場所は残っていますみたいなところでは何でもできますので、そういった状況からスタートして、本当に定期点検みたいな事前に予約してやるようなことまでこれを広げる必要があるのかというところは検討していきたいと思っております。

ただ、オリックスさんの御要望にあるこういった5個の項目を含めて点検整備をすれば大体のところはカバーできるという話も聞いておりますので、こういうところ限定してでも早く結論を出したいなというのが我々の考えでございます。

以上です。

○落合委員

ありがとうございます。

更問をよろしいでしょうか、座長。

○林座長

はい。

○落合委員

今、御説明いただきましてありがとうございます。5項目のところに特に絞ってということで、恐らくオリックス様であったり現場で整備をされる方、もしくはその監督をされる、よりシニアの方なども、既にどういう項目をやらないといけない、検査をしてさらにそれが修理につながる場合にどうなのかということはよくお分かりなのではないかと思えますし、十分御経験されていると思えますし、設備としてももちろん大規模な工場でないといけないこともあると思うのですけれども、かなり一式必要な準備を前もってしていけば、その場でできるということも一定程度あって、そういう状態であれば安全性も確保できるでしょうし、予約は必ずしもされていないと、ここがあったのかというのが若干あるかもしれないですけれども、ただ、プロフェッショナルな方であれば、経験がある方であれば、そこは必要な器具であったり準備、また、マニュアルをちゃんと確認しておくとか、環境が先ほどおっしゃられたように、ちゃんと明るい場所でやれているかといったコンディションが悪くないということを確認すれば、実施できそうなところのように思うのですけれども、この辺りはいかがでしょうか、国交省様。

○国土交通省（久保田次長）

ありがとうございます。

おっしゃるようなことをこれから考えていく必要があると思えます。この整備業界も先ほどオリックスさんのお話にもありましたけれども人手不足がだんだん深刻になっていますし、多様なサービスをしながら効率的に作業する、車が置いてあるところに整備士が行って流れ作業的に作業していく方が効率的だとなれば、いちいち100台の車を整備工場に持ち込むより効率的だというのはおっしゃるとおりでございますので、そういったことも含めてこれからの課題だとは認識しております。

○落合委員

ありがとうございます。

そこまでは蛇足かもしれませんが、1時間という場所なども明るい場所だったり、条件はクリアな場所で作業していただかないと危ないと思うのですけれども、例えば、僻地、離島だったり、人口減少でなかなかアクセスしにくいような場所もあったりすると思うので、そういったものも含めて、是非、しっかり整備士の方のリソースを上手く使えるような条件設定を検討していただけると良いなと思っております。

○林座長

ありがとうございました。

では、お待たせしました。堀委員、お願いいたします。

○堀委員

御説明ありがとうございます。

私からは同じく国交省様に対して6ページ目の内容についての関連で御質問させていただきます。ドラムブレーキの分解については、今後、軽量な車両等について安全性に問題がないかどうかを検証して作業範囲を追加いただける方向で検討いただけるということで、非常に前向きなお答えを頂いたのかなと思っております。

6ページにドラムブレーキの交換について追加すると書いてあるのですが、分解についてという趣旨でよろしかったでしょうか。分解と交換は同じ趣旨だという理解でまずよろしいのかどうか。

それから、具体的に検証の内容についてどのような御予定なのか、何の項目について具体的に御検証される予定かということをお尋ねしたいと思います。大型車両につきましては、数年前、整備工場でもタイヤの部品交換作業をされていた方が亡くなられた事故等も起こっていると承知しております。そのため、対象車両の限定など安全面での対策は必要だと思われませんが、ドラムブレーキの分解行為自体は整備工場などにおいて実施されていることで、その際の留意点も既に整理されていると思われれます。訪問で行った場合の違いということで、先ほど国交省様としては持っていく工具が多いとか、作業工数が多いというお話はありましたけれども、事業者様の方でも十分勘案いただくという前提の御要望だったと思います。この整備工場における留意点等も踏まえれば、ゼロベースの検討とはならず、検証されている御予定というものも限定的なものなのかなと思った次第なのですけれども、具体的な内容を教えていただけますでしょうか。

○国土交通省（久保田次長）

ありがとうございます。

分解と交換は同じと認めていただければ、まず結構です。

それで、その検討は何をするのですかということなのですけれども、おっしゃるように実際にこの写真にあるような大きい車であれば、タイヤも大きいですし、いわゆるジャッキで持ち上がるような車ではないので無理だということですが、どこまでの範囲であればジャッキを持って行って安全に作業を行えるのかというのをいろいろ整備工場の人に青空駐車場みたいなところでやっていただくというのも含めて、あるいは時間が平均どれぐらいかかるのかということを検証してやっていきたいと思っていますので、先ほども申し上げましたけれども、令和8年度内と言いましたけれども、できるだけ早いタイミングでこの方針を出せば、どんどん早く結論を出して改善につなげていきたいとは考えてございます。

○堀委員

ありがとうございます。

今の点に関連して、座長、よろしいでしょうか。

○林座長

どうぞ。

○堀委員

ありがとうございます。

事業者の人手不足の現状に鑑みまして、安全性の確保が実現できるのであれば、より短い期間で制度改善できると良いなと思っておりましたところ、今、具体的な車両等についての限定について御検討いただくけれども、令和8年度とは言わずなるべく早期に御検討いただける、結論を出していただけるとお伺いいたしましたので、大変期待しております。よろしく願いいたします。

一点、別の話なのですが、限定訪問特定制度について、昨年6月に始まったばかりの制度だと承知しております。今後、制度改善についてのニーズが更に出てくるとも考えられますが、こうした制度改善のニーズに対しても柔軟に対応を御検討いただくことは可能でしょうか。この点についても現時点での国交省様の考えを教えてください。

以上です。

○国土交通省（久保田次長）

いろいろおっしゃるようにはまだ制度がスタートして半年ですので、データもまだ全然集まっていない状況です。そのデータを見次第、いろいろ見直しも行っていきたいと思っておりますし、もう一つは、新たな整備の機械みたいな、実は今は来てもらわないとできなかったけれども、新しくこんな機械もできましたよというか、こんな機械を作ったらできますよねみたいな前向きなこともこういう作業機械を作っているメーカーさんなどとも話しながら、これからどんどんこういう訪問整備の柔軟性というのを増やしていければなとは思っています。そういう機械の開発なども促しながらやっていかないと、単に我々が訪問整備の御要望を待っていて動くというわけではなくて、そういう機器の開発なども促しながら柔軟な対応を図っていきたいと思っております。

○堀委員

ありがとうございます。是非、よろしく願いいたします。

○林座長

ありがとうございました。

では、佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員 ありがとうございます。

では、国交省さんに2点ほど。既に何名かの委員からも御指摘があったのですが、今回のこの制度、訪問特定整備ですけれども、今、検証するというお話が何回か出てきているのですが、具体的にこの検証のスケジュールというか、どういう形でデータを集めて、また、いつまでに結果を出すのか、あと、これは自分で調べれば良いのかも

しれませんけれども、K P I か何かを持っていらっしゃるのか、どんな形で定量的に把握されようとしているのかなというのを、次の見直しにつなげるために重要なことかなと思うので確認だけさせてください。

それから、次は一般論になってしまうかもしれませんが、何においても人手不足が問題で、これは全ての分野においてそうだと思うのですが、特に整備工場における人手不足について、抜本的に何か国交省さんとして今後対策を考えていらっしゃるのか。例えば、整備工場はどうしても小さいものが多いですね。では、ある程度大規模化する、再編成するとか、在宅介護などではよくそういう話があるのですが、そういう再編成も含めて人手不足に対する対応というのは何か考えていらっしゃるのか、最後は単に一般的質問です。

よろしくお願いします。

#### ○国土交通省（久保田次長）

年度末までに何をやるのかということ、先ほど堀委員から御指摘のあったことも含めて申し上げますと、いろいろな実証をやってみてどんなデータを取れるのかということで、我々が気にしているのは、スムーズにいくと、正直に言うと来年度末までかからないとは思いますが、いろいろやってみたらこんな時に不具合が発生してこれはちょっとやばいよねみたいなことが出てこないのかという、そういうものが出てきた時に新たな対策として義務付け、例えば省令改正してブレーキドラムをやる時にはこういう機械をちゃんと用意してくださいねみたいなことが出てこないのかということも含めてスケジュール感を持たせていただいているので、そういう意味で前倒しできればできるだけ前倒ししていきたいとは思っています。正直に申し上げて、まだ検証は全然始めているので何が出てくるか分からないところがあるので、そういうことが起きた時の分も含めてスケジュールを示させていただいていますので、そういうことがなければ、今までどおりブレーキドラムを追加して範囲をある程度決めれば良いというだけであれば、できるだけ前倒しはしたいと思っています。

それから、人手不足について何をやっていくのかということで、一番多いのは、例えば、こういう言い方が良いのか分かりませんが、元々、自動車整備士は男性職場みたいなイメージがあるのですが、女性でも使いやすいように、例えば女性でも扱えるような重い物を運ばなくても作業しやすい機械の開発みたいなこともあります。それから、もう一つは職場環境の改善とあって、すごく地味なことなのですが、整備工場の例えば更衣室やトイレというのが男性・女性で分かれていないところというのがディーラーさんなどでもすごく今まで多かったのが、全部そういうものを分けてもらうだけで女性の活躍の場が広がるということもやっています。あとは、外国人労働者というもの、ある程度技能実習制度の枠に自動車整備士というのをに入れて、日本で定着して働いていただくという取組をやっています。

それから、先ほど御指摘のあったような事業承継。専業さんで零細企業が整備工場の

一部で非常に多いので、そういうところの事業承継、あるいはM&Aみたいなことにつながるためのガイドラインづくりであるとか、更に、それを推し進めていくために何か我々で制度改正が必要ではないかという検討を進めるといったことをいろいろ混ぜながら、人手不足解消につなげる対策を講じているというところでございます。

以上です。

○佐藤委員

ありがとうございました。

○国土交通省（久保田次長）

それから最後、K P Iはありません。

○林座長

よろしいでしょうか。

ありがとうございました。議論は尽きませんが、議題1はここまでとさせていただきます。

本日は、限定訪問特定整備制度における自動車の法定点検の実施について御議論いただきました。事業者様の御発表から、リース事業といった物流や移動の足の確保に資する事業において整備工場の人手不足による影響が出ていることが明らかになったものと思います。その上で、委員の皆様から、安全面について現行制度上対策が取られているのであれば、事業者の声も踏まえて限定訪問特定整備において定期点検を可能とするための検討をスピード感を持って行うことが必要という御意見や、現在対象に含まれていないドラムブレーキについては対象とする車両の範囲の限定などの安全面での対策は必要であるが、その検証については安全面の十分な確保を前提にスピード感を持って行うべきとの御意見などを頂きました。

このような本日の議論を踏まえまして、国土交通省様におかれましては、リース事業といった物流や移動の足の確保に資する事業において、整備工場の人手不足による影響に対応する観点からも、限定訪問特定整備における定期点検の実施やドラムブレーキを対象とすることについて、整備士の方の安全面と点検が適切に実施できるかという自動車の安全面について十分に配慮いただいた上でスピード感を持った制度改善をお願いしたいと思います。

本日御出席いただきました皆様、ありがとうございました。関係者様におかれましては、こちらで御退室をお願いいたします。

（議題1関係者退室）

○神田参事官

事務局でございます。

今、事業者の方、国交省の皆様にご退室いただきました。

○林座長

それでは、議題2、移動の不足の改善状況についての検証及び利用者目線での検証

結果の評価について、議論したいと思います。

内閣府において移動の足の実態について調査を実施しておりますので、事務局から調査結果の概要などについて5分ほどで御説明をお願いいたします。

○神田参事官

事務局でございます。

それでは、資料2-1から順にポイントを絞って御紹介を差し上げます。

まず、1ページでございます。昨年3月にも同様の調査を実施しておりますけれども、今回はこちらにありますように昨年9月の段階で生活者、旅行者向けに同様の調査を行っておりますので、その結果を簡単に御紹介差し上げたいと思います。

少しページをめくっていただきまして、5ページでございます。左上、1図でございます。タクシーが捕まらずに困ったり、バス・鉄道等の減便で困るなどの移動に困った経験というのが調査時点での直近3か月であったと答えた方の割合が赤い棒グラフでございます。自治体の人口規模別に4つ柱が立っておりますけれども、規模による差異というのはさほど見られないということで、概ね16%~19%弱ぐらいということになっております。青い点が先ほど言及した前回の調査の値でございます。値としてはいずれの人口規模の自治体でも若干増えているという状況になってございます。

2図でございます。人口規模が小さい団体・自治体ほど、赤い色で示している移動の足に困った経験が過去3か月で3回以上、3回から4回~6回、7回以上という多い回数というのが右側の人口規模が少なくなっていくに従って高いという傾向になってございます。

下の3図は年齢別を取ってございまして、若年層と一番右側の75歳以上で若干値が高いという状況になってございます。

少しめくっていただきまして、8ページでございます。1図でございます。3か月前と比べて移動の足の状況というのが変化しているかという間については、人口規模にかかわらず変化していないという緑色の「変化なし」というところが回答の中心になってございます。

右側の②でございます。こちらは、いわゆる3号と呼ばれている国交省の日本版ライドシェアと呼ばれております自家用車活用事業が導入されているか、地区別に見た時に違いがあるかというものの中規模の自治体、小規模の自治体別で告示しております。こちらについても緑色の部分「変化なし」という数字も含めて実施の有無による回答傾向には差異はほぼ見られないような傾向になってございます。

9ページ以降は改善した場合の潜在需要やタクシー利用についてもお聞きしておりますが、時間の関係もありますので割愛させていただきます。

今のが生活者に関するアンケートでございます。

次、15ページ以降で旅行者についても御紹介を差し上げます。今、16ページが表示されております。下の2図でございます。旅行先において下の注にあるような移動の足に

困った場面というのが調査までの直近3か月の間に旅行に行った際に実際あったかというものを尋ねたものでございます。

一番左側の棒グラフが全体の値でございまして、赤い棒グラフが28%で、こちらも青い点は先ほどと同様前回調査ということで、前は30%ということでございます。2%程度の違いではございますけれども、若干前回よりは低い値となっております。以下、右に向かって大都市か否か、旅行者が65歳を基準として上か下か、移動手段が自動車かそれ以外かという切り口でお示しをしております。

次、20ページまで飛んでいただければと思います。1図でございます。旅行先でタクシー手配時に困った経験の有無ということで、赤いところが何らかの困った経験があるというところでございます。今回は70.9%ということで、右側の括弧が74.1%で前回の値ということで、こちらは若干値としては下がっているという状況になってございます。

右側、2図は困った経験の内容ということで、どういった内容があるかというものを列挙させていただいております。

ここまでが生活者、旅行者向けに取ったアンケート調査の結果でございます。

続いて、資料2-2でございます。こちらは昨年10月時点でホテル・旅館といった宿泊施設と、この後、御紹介する飲食店に対してサンプル調査という形で地方ごとに施設を抜き出させていただいて、移動実態について調査させていただいたものでございます。こちらは10月の調査でございますので、後ほど御説明させていただきます9月末時点での評価としては範囲外になるかなと考えております。

今、映っております1ページ、宿泊施設の内容でございます。上の箱の2ポツ目でございますけれども、調査時点までの直近3か月の間に対象とした全10施設が利用客のためにタクシー手配の機会がございまして、利用者を待たせた、また、手配できなかったなどの困難を経験されているということで回答内容になってございます。

特徴的なところを御紹介いたしますと、1ページ左側、東北地方の2ポツ目の後半辺りでございますけれども、16時以降はタクシーに断られることが多くて18時以降はなかなか営業していないのだという御回答、その下のエピソードと書いてある欄のところでございます。その結果だとは思いますが、17時以降の送迎を自社ですることによってスタッフがそちらに取られて負担が大きくなっているという声が聞かれております。右側、関東地方のところでございます。下の方に書いてある困難に関するエピソードというところで、チェックアウト時にタクシーが来ないということでクレームが生じて業務に影響が出るなども声が上がっております。

次のページでございます。西日本の内容でございますけれども、中国・四国地方が多く書かれておりますけれども、このエピソードの中で最初の方でございますけれども、繰り返しタクシーに連絡するため手配に時間がかかる、左下の下から二つ目辺りにそういった記載がございます。

ここまでが、ホテル・旅館といった宿泊施設でございます。

次のページ、飲食店にも同じような調査をかけさせていただいております。同じく10施設を抜き出させていただいてサンプル調査で、こちらはうち9施設が10月までの時点でタクシー手配を受けておって、相当程度、利用客を待たせたり手配できなかったといった手配困難を経験されております。

以下、御紹介いたしますと、左側の上、北海道でございますけれども、エピソードのところ、数社のタクシー会社に連絡してやっと手配できたといった内容を挙げていただいております。また、右側に移っていただきまして、上の方の近畿の三重県の例でございますけれども、エピソードのところにありますように、夜間の稼働台数というのが少ない。店舗での送迎対応をしなければいけないというお声が聞かれてございます。また、右側の下、九州地方のところでございますけれども、エピソードの最後のところでございますけれども、ある時間帯は電話しても車が来ないという声が上がっております。

このようにサンプル調査ではございますけれども、各地方で具体的なエピソードも含めて手配に関するお声をお聞きしているところでございます。

長くなってございますけれども、資料2-3でございます。こちらは今までの、特に資料2-1を踏まえまして、9月末までで行うことになっております内閣府の行う評価の構成について、事務局で一案を作成させていただいております。資料2-1の生活者、旅行者を踏まえた評価ということで、先ほど申し上げたとおり資料2-2は対象外となっております。

構成として簡単に御紹介いたしますと、今、出ている1のところ調査の実施内容を概要的にお示ししております、次のページで今御紹介した資料2-1の調査について、主要な点についてグラフも含めて掲載させていただいております。

最後、5ページまで進んでいきまして、ここで昨年9月末時点での評価ということで、この後のワーキングでの御議論も踏まえまして追加していただくのが良いのではないかという形で案として御用意しております。

以上でございます。

#### ○林座長

ありがとうございました。

それでは、これより、議題2、移動の足不足の改善状況についての検証及び利用者目線での検証結果の評価について、質疑応答、議論に移ります。限られたお時間のため、御質問、御意見については簡潔にお願いいたします。

それでは、御発言を希望される方は挙手をお願いいたします。

御手洗委員、お願いいたします。

#### ○御手洗委員

御手洗です。

規制室の皆さん、御発表ありがとうございました。移動の足不足の改善状況については、資料2-1のアンケート結果を見ておりますと、生活者については5ページの1図

を見ると3か月以内に移動の足に困った経験がある方の割合が前回は全体で16.2%だったところ、今回は17.7%で微増となっている。旅行者の方についてポイントになるのは16ページですかね、旅行先で移動の足に困った場面がある方の割合が前回30%だったところ、今回は28%で微減はしているのですけれども、結局、生活者の方も旅行者の方も移動の足で困った経験というのがおおよそ横ばいで、生活者の方、旅行者の方の体感ベースだと移動の足不足の状況は以前とあまり変わっていないという状況なのかなと思います。

特に気になったのが、8ページの1図の②、右側の方です。これで見ると、3号を実施している自治体と実施していない自治体で、移動の足不足についての前回に比べてどうかという状況認識がほぼ同じであるということかと思えます。これは、今のところ3号が必ずしも移動の足不足の解決に非常に大きく貢献しているとは言い難いという状況なのかなと思います。

私も地方に居住しております、国交省の皆さんが全国津々浦々足を運んでくださっていて2号、3号を広げてくださっているというのは承知しております、御努力に頭が下がるばかりなのですが、現状、移動の足不足は依然として課題になっていると認識しています。引き続き全国の移動の足不足の解消、特に地方中小都市の移動の足不足の解消に向けてスピード感を持って取組を進めていただけることを期待しています。

これは事務局の方に要望なのですが、このモニタリング調査は移動の足不足がどういう状況であるのかということの日々モニタリングして、国交省の方と協力しながら改善していくということが目的だと思うのですが、それには移動の足不足がどういう状況か時系列での推移を確認するというのがポイントになるかと思うのですが、やや今の資料だとそれが分かりにくくて、昨年度の参考で送っていただいた資料と同じ項目をばらばら見比べて推移を確認しないといけないので、鍵となる質問については時系列で並べていただくような分析があると、みんなでモニタリングしやすいかなと思いました。事務局の方、この場ですみません。

以上です。

○林座長

ありがとうございます。

そうですね、前回の昨年2月、3月の調査と今回の9月の調査はそれぞれ調査時期が違うのですが、対象はほぼ同じですので、果たして3号による変化があるのか、ないのか、御説明いただいたところからも横ばい状態だということは分かるのですが、より詳しく推移を見るためには、今、御手洗委員からお話があったような分析も今後していければと思います。

では、中室委員、お願いいたします。

○中室委員

どうもありがとうございます。

分析いただいた結果を拝見いたしました。一番重要なのは、この移動の不足の改善状況について定期的にちゃんと調査をやっているということなのかなと思います。もう一点は、供給者側の話ではなくて利用者側の声をちゃんと拾いにいっているところが非常に重要なことかなと思います。

今、座長や御手洗さんからお話があったとおり、具体的な変化みたいなものが見られるようにしていただくということは大事なことかなと思うのですが、ざっと見た感じ、実態として大きな変化がないということなのではないかと思います。その意味においては依然として移動の不足みたいなものが存在している以上は、今後も引き続きこの定点観測というか、定期的に調査を行うということは非常に重要だろうと思いますし、継続して利用者目線での声というのを拾っていただくことが非常に重要かなと思いましたので、その点だけ申し上げさせていただきたいと思います。

以上でございます。

○林座長

ありがとうございます。

他に委員の方で手は挙がっていますでしょうか。

では、川邊委員、お願いいたします。

○川邊委員

川邊です。

まず、アンケート結果は拝見いたしました。他の委員の方もおっしゃっていることですが、いろいろありましたけれども、日本版ライドシェアの制度が始まっているいろいろな方の尽力により制度が広がりつつあるというのは評価しつつも、やはり利用者目線での規制改革というずっと歴代の政権で持っていたテーマの中で言うと、利用者目線を見た時のこのアンケートからすると改善には至っていないということですし、私の体感でも特に地方においてあまり状況は変わっていないのかなという感じはしますので、引き続きこのモニタリング及び継続的な制度の検討、足りないところには制度を活用した速やかな実行、制度が足りていないということに関してはいわゆる新法も含む制度の追加も継続的に検討していくということが大変重要だと思いますので、これに関してはそのようにしていただくことを総理にも提唱していきたいと考えます。

以上です。

○林座長

ありがとうございました。

では、佐藤委員、お願いいたします。

○佐藤委員

御説明ありがとうございます。

5ページと10ページ、5ページは移動の足なので、もちろんタクシーだけではなく一

般の公共交通も入っていて、10ページが私が理解する限りタクシーに特化したアンケート調査だと思うのですが、どちらでも気になるのは若い人、特に現役世代で困ったという割合が多いということなのですね。これはつまり、申し訳ないけれども機会コストの高い人たちだと思うのです。なので、あえて経済的にこのコストを測れと言われると、時間単位のコストが高い人たちが、恐らく仕事上使っている可能性もある人たちですね。なので、この辺りは単に総量として足りないかどうかというよりは、ここで失う経済価値というのものもあるのではないかとという視点も本当はあって良いのかなと思いました。

あとは、他の委員の方もおっしゃっていますけれども、これは3月と9月なので季節性が若干あるかもしれないので、これは後で時系列を取って行って長い目で見れば季節調整もして、そこで比較できるようになると良いかなと思います。

いずれにせよこういうものは、継続は力とはいうもので、継続的に取っていくということがいろいろなエビデンスを出す上で重要かと思いました。

以上です。

○林座長

ありがとうございます。

いきなりですけども、ここまでのところで事務局から何かコメントはございますか。

○神田参事官

事務局でございます。

コメント等を頂戴いたしましてありがとうございます。複数の委員から御指摘ございました経年というか、前回も含めた比較ができるか、どういう見せ方をするかということについては、委員の御指導もいただきながら今後、御相談をさせていただければと考えてございます。

一旦以上でございます。

○林座長

ありがとうございます。

本日、資料2-1、2、3の他に詳しいものが参考資料でもございますので、また御検討いただければと思います。

他にはよろしいでしょうか。

御手洗委員、どうぞ。

○御手洗委員

先ほど佐藤先生が言われた点に関連して、今回のモニタリングから直接的な話ではないかもしれませんが、5ページの、直近3か月で移動の足に困った経験で、10代が抜群に高いのです。これはまだ自家用車を持っていない人たちだと思うのですが、私も田舎におりまして、田舎と言ったら気仙沼の人たちが怒るかもしれないのですが、地方におりまして感じるのは、高校生などが自家用車を持っていない

ので、基本的に自由に移動ができないのですね。バスや電車がな地域だと、お母さんに送っていてももらわないとどこにも行けない。そうすると、お父さんお母さんも仕事で忙しいのであまりいろいろなところに行けなくて、その結果、学校と家の往復しかしていないということになってその地域の良さを知らないまま大学進学で地元を出てしまっ、そのまま、うちの地元には何もないからと言って戻らない。みたいなことにつながっているかなと思っています。これは、結構大きい問題で、東京一極集中や地方の若年層の流出などにもダイレクトに響いている課題かなと思っています。

ですので、若年層で困っている人が多いというのは本当にこの結果からも分かりますし、非常により大きな問題につながっているポイントかなと思っています。

そんな話です。以上です。

#### ○林座長

ありがとうございます。

確かに、資料2-1の5ページの3図のところを見ると、15歳から19歳で移動の足に困ったという方が40%近くいらっしゃるのですね。実際に、国土交通省の会議資料でも、平成20年度から令和5年度にかけて路線バスが2万3,193キロ、鉄軌道は632.9キロが廃止されたり、また、減便されたものはもっとたくさんあるということなので、自家用車で移動できない方たちが本当に足不足の直撃を受けている世代なのだろうなどこれを見て思いました。

他にはいらっしゃいますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、議論は尽きませんが、議題2は、ここまでとさせていただきます。評価案に関しましては、頂いた御意見なども踏まえ、必要な作業を行った上で近日中に公表したいと思います。内容などの取扱いについては座長である私に御一任を頂ければと思いますので、委員の皆様方には御了承のほど、よろしく願いいたします。

それでは、議題3、規制改革ホットラインの処理方針についてに入ります。こちらについては、資料3に基づき事務局から説明をお願いいたします。

#### ○神田参事官

それでは、事務局でございます。

資料3に記載されております規制改革ホットライン案件の取扱いの方針案について御説明いたします。3つ挙がっておりますけれども、まず最初の1番、民間企業の農業への参入であったり、農地の売買の民間企業への開放が必要ではないかという御意見と、ナンバー3、分譲マンションへの管理員の配置義務の撤廃・緩和についてという御要望については、再検討の可否を判断するために事務局が提案内容に関する事実関係を確認するという事で「△」という扱い、また、ナンバー2番目の乗り合いタクシーのバリアフリーに関する基準の緩和という御要望については、所管省庁に再検討、実際の御回答を頂いておるわけでございますけれども、その回答振りなどについて御検討をお願いするという再検討を要請する事項として「○」とさせていただいております。

簡単ではございますが、資料についての事務局からの説明は以上でございます。

○林座長

ありがとうございました。

ただ今の事務局からの御説明について御意見などはございますでしょうか。よろしいでしょうか。

ありがとうございました。それでは、規制改革ホットライン処理方針は資料3のとおり決定いたします。

本日の議論は以上でございます。

最後に、本日御出席いただいた委員の皆様から何か補足などがあれば、御発言をお願いいたします。

よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、以上で本日のワーキング・グループを終了いたします。本日御参加いただいた皆様、誠にありがとうございました。

速記はここで止めてください。

(以 上)