

## 第1回 経済活性化ワーキング・グループ 議事概要

1. 日時：令和3年9月17日（金）15時00分～16時38分
2. 場所：中央合同庁舎8号館12階1224会議室（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）、大槻奈那、夏野剛  
（専門委員）井上岳一、落合孝文、後藤元、竹内純子、堀天子  
（政府）井上内閣府審議官  
（事務局）村瀬室長、辻次長、吉岡次長、渡部次長、山西次長、中嶋参事官、赤坂企画官  
（ヒアリング）

<議題1. 生産性向上に向けた物流改革に関する取組状況のフォローアップ>

<議題2. タクシーの利便性向上に関する取組状況のフォローアップ>

萩川 直也 国土交通省自動車局長  
日野 祥英 国土交通省自動車局貨物課長  
大辻 統 国土交通省自動車局旅客課長  
石田 勝利 国土交通省自動車局安全政策課長

<議題3. 電力データ活用による新たな付加価値創造に関する取組状況の  
フォローアップ>

松山 泰浩 経済産業省資源エネルギー庁電力・ガス事業部長  
下村 貴裕 経済産業省資源エネルギー庁電力・ガス事業部電力産業・市場室長

### 4. 議題

（開 会）

議題1. 生産性向上に向けた物流改革に関する取組状況のフォローアップ

議題2. タクシーの利便性向上に関する取組状況のフォローアップ

議題3. 電力データ活用による新たな付加価値創造に関する取組状況の  
フォローアップ

（閉 会）

### 5. 議事概要

○武井座長 では、定刻となりましたので、ただいまより第1回「経済活性化WG」を開会いたします。

私は、去る8月23日に開催されました規制改革推進会議におきまして、夏野議長の御指名により、経済活性化WGの座長を拝命いたしました、武井と申します。よろしく申し上げます。

御手洗委員を座長代理として御指名し、御本人にも御承諾いただきましたので、申し添えます。

では、恐縮ですが、御手洗座長代理、一言御挨拶をお願いできますでしょうか。

○御手洗座長代理 御手洗です。どうぞよろしく願いいたします。

○武井座長 御手洗座長代理、ありがとうございます。

さて、御案内のように、経済活性化WGは、従来の投資等WGと成長戦略WGが統合しまして、一層、間口の広いテーマを取り扱うこととなります。国民や消費者・利用者が便利さを実感でき、社会課題の解決に資する改革こそ、河野大臣が掲げてこられた「人が人に寄り添う社会」を創り出すことにつながると考えております。

我が国の地方活性化や経済の持続的な発展に向けて、価値のある規制・規制制度改革に取り組んでまいりますので、皆様、お力添えを何とぞよろしく願いいたします。

それでは、本日の議題に移ります。

まず、本日は、規制改革実施計画のフォローアップといたしまして、まず、「物流改革」と「タクシーの利便性向上」という2つのテーマについて、国土交通省の取組状況を確認したいと思います。

国土交通省の皆様には、御多用のところ、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

なお、河野大臣が公務のため御欠席ですが、メッセージをお預かりしておりますので、代読させていただきます。

このたび、武井座長、御手洗座長代理をはじめ、皆様には経済活性化ワーキング・グループの委員及び専門委員をお引き受けいただき、誠にありがとうございます。

本日のテーマの一つ、物流については、コロナ禍の巣籠りもあって宅配需要が増え、対前年比で宅配便が8.8%増加しているそうです。一方、今後、トラック運転手の深刻な不足が予測され、2028年度には約28万人のギャップがあるとのこと。

国土交通省には、顧客までの最後の配送、いわゆるラストワンマイル配送について、定量的な調査を年末までに取りまとめ、速やかな制度設計をお願いします。

また、タクシーについては、コロナ禍で人流が大きく落ち込み、業界が厳しい状況にあると承知しています。タクシー利用は、「20時から深夜2時の夜間が全体の約3割」「金・土・日の週末が全体の5割強」との調査結果もあり、そうした利用状況も踏まえた多様なサービスが求められます。

国土交通省は10月から11月にかけて、ソフトメーターとダイナミック・プライシングの実証実験を行うと承知しています。利用者の利便性を考えつつ、業界にとってもメリットとなるような制度設計を速やかに進めるよう、お願いします。

河野大臣からのメッセージは、以上となります。

それでは、早速ですが、国土交通省の萩川自動車局長様より、「生産性向上に向けた物流改革」に関する取組状況について5分程度御説明いただき、その後、質疑応答を行いた

と思います。

なお、発言される方はカメラをオンにし、発言のとき以外はマイクをミュートにさせていただきますよう、お願いします。

では、萩川局長、お忙しいところ、ありがとうございます。よろしく願いいたします。

○萩川局長 自動車局長の萩川でございます。今日は、よろしく願いいたします。

去年の秋口から様々な課題について議論をしていただきまして、今日は成果を報告ということで、まずトラック物流の関係を報告させていただきます。資料はお手元にあるのでしょうか、大丈夫ですかね。

繁忙期通達の改正というのがございます。この繁忙期通達というのは、例えば宅配便とかいろいろありますね。ああいうのは、いろいろな宅配事業者、いわゆるプロに運んでもらっています。

それで、トラックを見ますと、ナンバープレート、緑っぽい、これは青ナンバーと言っていますけれども、あれはプロの事業者という証しなのです。ただ、その繁忙期、忙しい時期、現時点では、例えば夏のお中元とか年末のお歳暮、あとは農産品など、秋のタイミングで非常に量が増えると、このときは車が足りなくなってしまうので、その緑ナンバーの車だけではなくて、レンタカーなどの白ナンバー、いわゆる一般車を使わしてほしいというニーズがあって、それに応えるということで繁忙期通達ということで、タイミングを限って利用をいただくということをやってきました。

ただ、世の中の状況はもっといろいろ変わってきているので、もうちょっと柔軟に使わせてくれないというお話をいただいて、今回の改正に至っているということでもあります。

下の改正のポイントになりますけれども、その対象期間を見直したり、申請手続を合理化したり、あとはその自家用車を使いますので、そういう管理をきちんとやってねという感じで内容を決めたということでもあります。

次のページのほうが分かりやすいので、次のページを御覧ください。

改正後、改正前と書いてあります。まず、改正前のほうは、年末年始、夏、秋ということで、大体全体を合わせて220日ぐらいの期間の中で御利用をいただくと、60日ぐらい利用をいただいていた。

ただ、会社によって違うのですけれども、夏もやりたい、秋もやりたいというときは、そのタイミングごとに許可を取っていただく必要があるということなのです。ただ、実際にその運行をした後は、それを実際何日使ったかという検証もしていませんし、たまに悪質な事故とか、そういうのが起こったりする場合があるのですけれども、それに対して特段のペナルティーがなかったという感じで運用をしていました。

今回は、春、結構年度末というのでも、いろいろニーズがあるということで、これはその業界の皆様方の御意見を聞いて、こういう時期に使えるというところの範囲をもう少しと広く取ったということで、時期が非常に広がりましたということで、従前は60日ぐらい御利用いただいていたのですけれども、この期間も広がるということなので、90日までは御

利用いただきます。

それから、例えば夏とか秋とか、こういう期間に使いますということを事前に申請していただく必要があるのだけれども、その都度やっていると面倒くさいので、春季3月が1年の始まりという感じになりますから、1月、2月の間に1年分をどんと申請してもらっておけば、その都度の申請をしなくていいというふうにさせていただきました。

それから、実際に、夏はある1週間をやろうと思ったのだけれども、1週間がずれてしまったという場合も多分生じるのではないかと思うのです。

そのときに、一々変更の許可などをやっているのと、かったるいので、もうそれはもういいよと、変更があってもね。ただ、1年が終わって次の年の2月ぐらいまでに、次の年が始まるまでに、大体90日間こんな感じで使いましたということのお知らせはいただきたいなということで、そこから運送実績の報告と書いてございます。

それから、一番右なのですけれども、やはりその不幸にして法令違反等々があったときというのは、それはきちんと何が起こったかというのは確認をさせて、場合によっては、その翌年の許可は行わないという格好もあるのかなということで、違反に対してはきちんと対応するというのも決めさせていただいたということでございます。

それから、次の紙、ラストワンマイル配送、今の新しいルールによって運送するというのは始めていただくのですけれども、もしかして、それでもやはり足りないニーズというのがあるのではないかと、その場合には、もうちょっと柔軟に緑ナンバーではなくて白いナンバーの車というのを使える余地というのもあるのではないかと問題提起をいただいて、実際にそういうニーズがあるのか、ないのかというのは調べてみる必要がありますねということで、この調査をやってみようというのが、この紙でございます。

調査の相手方としては、この調査のポイントとありますけれども、このユーザーというのは、実際に荷主さんですね、その荷物を出す方にどういうニーズがあるのか。この荷物を出す方、荷主さんの後ろにはお客様というのがいるわけで、お客様の声を聞きつつ、もうちょっとこうならないかという御意見をいただけるのかもしれない。

それから、供給サイドというのは、これは運ぶ側ですから、この運送事業者のほうなのですけれども、これを結構きめ細かく、どういうニーズがあってどうなのだと、こうやってみたのですけれども、こういう問題がありましたみたいなことを、9月からの調査で把握して、12月までに取りまとめをさせていただいて、またこの場で御報告ということができればなということでございます。

大体概要は以上です。よろしくお願いたします。

○武井座長 御報告いただきまして、誠にありがとうございました。着実に前に進んでいるということかと思っておりますけれども、それでは質疑応答に入りたいと思います。

なお、円滑な議事進行の観点から、御質問、御意見は2分以内に収めてください。また、それに対する御回答も簡潔にお願いいたします。

では、発言を御希望される方を指名いたしますので、「手を挙げる」機能で手を挙げて

いただければと思います。では早速ですが、夏野議長、よろしく申し上げます。

○夏野委員 ありがとうございます。前向きに改革に取り組んでいただいて、本当にありがとうございます。

とはいえ、これを見ても、許可の期間を見ていると、6月15日から12月31日まで全部入っていて、許可されない期間のほうが短いような感じになっていると思うのですが、もはやこうなってしまうたら、しかもコロナで在宅が多くてダイヤモンドが通年を通してある今だと、こうなってしまうたら、期間の定めがあること自身、あまり意味がないのかなという感じを受けるのですけれども、それはどうお考えですかということ。

もう一点、90日というのは、60日から90日になったのは、大きな進化だと思うので、本当にありがたいですけれども、この90日というのを決めた根拠というのは何かというのを教えていただけますでしょうか。

○武井座長 今の点、いかがでしょうか。

○嵯川局長 この春季から年末までという日にちがありますね。これを全部足すと240日ぐらいあるのです。だから、1年のうちの3分の2ぐらいの期間ということなのです。

結局、先ほど農業といいましたが、いろんな業種の方がいらっしゃって、どこでやりたいのと聞いたときに、それぞれ皆さん分かれるのです。たまたま1月から3月ぐらいまではなかったということなのですけれども、やはりいろいろなサービスがあって、制度ができたときというのは、盆暮れ、中元、お歳暮のデパート商戦と農業ぐらいしかなかったのですけれども、その後、やはりいろいろなものが出てきて、皆様の最大公約数というか、それを集約すると243日ということになったということで、やりたいという期間については、基本的にやっていただけるような設定にまずしたということがあります。

その上で、結局、運送するのは誰かということ、やはりネコだったりカンガルーだったり、ああいうプロの事業者なのです。プロの事業者が、車が足りないから、そこで白ナンバーを使うという話なのですよ。

だから、彼らは運びのプロの事業者なので、基本、緑ナンバーできちんと運ぶという必要があるのだという認識があるわけです。なのだけれども、例外的にこれを使いますと。だから、一年中野放図に白ナンバーを使っていいというふうには彼らも思っていないで、そこでどれぐらいやるのですかというときに、改正前、先ほど60日というお話がありましたけれども、あるいろいろな輸送ニーズもあったり、たまたまコロナで巣籠もりということもあるのですけれども、そこら辺をいろいろ考えて、では60日だったので、90日ぐらいかなというところで決まった。だから、何かすごく積算があって、計算したら90日でしたということではなくて、とりあえず、この60日だったけれど、もうちょっとニーズはあるだろうから1.5倍の90日ぐらいでやってみますかというところが正直なところなのです。

ですから、こういう制度はどんどん変わってくるということだと思いますので、そういう中で、ブラッシュアップしていいのではないかと90日でございます。

○夏野委員 では、検討とか、今後の状況によっては、この90日をまたさらに増やしてい

くことも十分考えられるという理解でよろしいでしょうか。

○萩川局長 増やす可能性もあるだろうし、やはり、これは多過ぎるのではないかということもあるかもしれないし、どっちもあり得ると思います。

○夏野委員 はい、分かりました。

○萩川局長 ですから、ニーズの調査というのをやってみて、その結果も反映されるのではないかと思います。

○夏野委員 ありがとうございます。

○武井座長 ありがとうございます。

次に、御手洗座長代理、よろしくお願いします。

○御手洗座長代理 御手洗です。

まず、萩川局長、大変分かりやすい御説明をいただいて、どうもありがとうございました。

趣旨も非常によく分かりましたし、特に稼働が一時的に上がる季節について、白ナンバーも使えるようにして柔軟に対応していくということについて、改革が進んでいて、具体的な案が出ていて大変ありがたく思っております。

私から一点、ドライバーのトレーニングに関してお伺いなのですが、やはり、車両の台数が足りなくなって、白ナンバーの車両も調達するということは、その分ドライバーも足りなくなっていて、そこで臨時雇用というような形で入っていただくということなのかなと思います。

やはり運輸の場合、配達のために、何度も停止をさせたり、再発車させるなど、一般の運転よりは事故も起こりやすいかと思えますし、だからこそ、萩川局長のおっしゃるようにプロが運転する必要があるということだと思えるのですけれども、私の理解では旅客と違って貨物の場合は、第二種免許ではなくて一種免許でできるのかなと思います。

そうすると、誰でも、例えばアルバイトとかでも、ここが運転できるというようなことで、一時的に白ナンバーの車両を調達し、臨時でアルバイトもたくさん入れて、稼働を賄うということになってきますと、車両起因より、むしろドライバー起因の事故が増えるリスクがあるのではないかと感じております。

法令違反などの対応のところ、悪質な違反や事故があった場合にペナルティーを課すとなっていますけれども、同時にそのドライバーのトレーニングに関して、安全に運行ができるようにきちんとトレーニングした人材が運転するようにするといった指導はあるのでしょうか。

長くなって申し訳ありません。

○武井座長 よろしくお願いします。

○萩川局長 御質問ありがとうございます。

今、まさにおっしゃっていただいた論点というのは、今日は物流ですけれども、旅客も、後でやるタクシーも同じで、プロの運送というのは、必ず会社に運行管理者さんという、

これは国家資格なのですけれども、例えば、この間、飲酒運転で児童が死んでしまった事故がありましたけれども、酒を飲んでいないかから始まって、ちゃんと寝ていますかとか、今日の運行計画はどうですかとか、そういうのをチェックする優良ドライバーがさらに国家資格を得たような、そういう運行管理者というのを置いて、きちんと管理することをやっています。

トラックについていうと、例えば、3台トラックがあったら、運転手さんは3人というよりは、5人、6人いるというのが普通なのです。車自体は結構24時間で稼働しているのですけれども、運転手さんは交代という感じなので、多分、車両台数よりは、2倍かもう少しというぐらい運転手さんがいるという場合が多いです。

ですので、さっきの繁忙期というのは、白ナンバーを借りてくるのというのがあるのですけれども、そこは、大体物流事業者のプロの運転手とその車に乗るといった場合がほとんどで、運転手も足りないからバイトを雇ってきてお兄ちゃんにやってもらうというケースは、皆無かどうかはあれですけれども、ほとんどないと、あっても非常に少ないと聞いています。

仮に、そういうお兄ちゃんがいたとしても、運行管理者の人がきちんとチェックしたり、講習を受けさせたりということはしますので、そういう形で運行をしていると。

私、前に、トラックの課長をやっていたのですけれども、在任期間で、この繁忙期通達を有用しているのですけれども、素人のお兄さんが運転していて、何か事故が起こったという報告は、今のところ聞いていないので、そこら辺はきちんと管理をしていただいているのではないかと考えております。

○御手洗座長代理 分かりました。ありがとうございます。

○武井座長 では、大槻委員、よろしいでしょうか。

○大槻委員 ありがとうございます。非常に前向きに進んでいるということ、よく分かりました。

それを踏まえた上で、2、3確認をお願いしたいのですが、1つ目は、同じページですが、今回、9月1日より実施されたということですのでけれども、今後も実行されていくうちに改善案が次々と出てくると思うのですが、この新しい制度の見直しの頻度ですとか、タイミングをどのようにお考えでしょうか、教えてください。それが1つ目です。

それから、テクニカルかもしれませんが、今後の申請手続は、先ほども御説明いただいたとおり、1年分が一気に集中するということになるのかなと理解したのですが、そのときの手続は、どれぐらいかかりそうなのでしょうか。遅延が生じて、現場の方々に何か不都合が起こるようなことがないようにしていただければなということでの確認です。

3つ目が、今回の変更について、事業者の方々への周知はどういう形になっているのでしょうか。来年の必要な時期、繁忙期の時期に、周知がされていないとものっていないことになるかと思いますので、周知の現状と、今後の予定について教えてください。

以上、3つお願いします。

○武井座長 よろしく申し上げます。

○嵯川局長 御質問ありがとうございます。

まず、見直しのタイミングです。例えば、毎年1回見直しますということは、別に決ま  
ってはいないのですけれども、今、これをやる中で、多分、年が明けて1月から3月10日、  
こういう繁忙期が始まるまでの間というのに、いろいろ申請が来ると思うのですけれども、  
当然、これは、我々出先で運輸局というのがありますして、そこに許可の申請をしていただ  
くのですけれども、その過程で、運送実績というか、報告していただく中で、いろんな情  
報が取れると思うのです。そこで、いろいろなニーズというか、使い勝手というか、もう  
少しこうしたいみたいな話も出てくると思いますので、それを本省のほうで集約して、適  
宜見直すと、そういうことをやっていけばいいのではないかと、今のところ思っていま  
す。

ですから、もうこれで当分何もやらないのだということではなくて、こういうのはいろ  
いろチャレンジなので、実は、これは意味がなかったということも結構あったりするので  
す。そこは、フィードバックしながらやっていけばいいかなと、とりあえず、今、そん  
な感じで考えています。

それから、2番目の申請なのですけれども、これは、許可の標準処理期間みたいのがあ  
って、多分1か月ぐらいなのです。ただ、これは、もう長年やっていたている許可の  
申請で、来年からは、1月から3月の頭までにルーティン的に出していただくようになり  
ますね。多分、ある事業者さんは、毎年毎年出してこられると思うのです。だから、全く  
お初の許可をとということで、1か月かかるという手続ではなくて、また、これねと、去年  
より期間が変わったということを確認すれば、あとは決裁に回していただくだけの話なので、  
極めて運輸局の現場からすれば、イージーな許可ではないかと思うのです。

ですから、これ以外にもいろんな許可とか、ものすごくたくさんやっているのですけれ  
ども、それを処理しながらの中でも、こういうルーティン的なものなので、何か滞ってし  
まって、3月からやりたいのに5月になったみたいなことは絶対にあり得ないと、現場的  
には思います。

それから、事業者さんへの周知なのですけれども、そもそもこういうことをやりたいと  
御要望をいただいたのは、全日本トラック協会という協会があって、ネコもカンガルーも  
小さいところもいっぱい全員がお入りになって、組織率も9割以上いっているのかな、で  
すから、そこからの御要望で、協会には、十分こういう情報はお流しをしているから、各  
県ごとにも協会があってきちんとされていますので、末端というか、それぞれの個々の事  
業者まで、協会を通じて情報がいつていると思いますし、まして、こういう制度改正をす  
るときは、パブリックコメントをしなければいけないということで、1か月ぐらい、これ  
でどうですかという手続もやらせていただいているのです。

ですから、そういう機会で見えていただくということも、十分ゆったり期間を取っ  
ていましたので、知らなかったということというのは、事実上ないと思うし、あつては困

るなという感じでございます。

○大槻委員 ありがとうございます。

○武井座長 では、続きまして、後藤先生、お願いできますでしょうか。

○後藤専門委員 どうもありがとうございます。

今年度から参加いたしますので、ひょっとしたら以前に議論をされたことをお伺いしてしまうかもしれませんけれども、その場合は御容赦ください。

緑ナンバーと白ナンバーの話ということなのですが、事前にお伺いしたところだと、緑ナンバーと白ナンバーとでは、緑のほうが、運行がハードであるということで、点検、整備、車検とか、強制加入の保険の金額などが変わってくるということを伺いました。お伺いをしたいのは、この繁忙期通達によって、白ナンバーのものを事業に使うということになった場合に、この辺りの点検、整備、車検、また保険のかけかたについて、何か手当はなされているのかということです。特に事故によって被害者が出てきた場合には、保険のところが重要になってまいりますので、事業用の保険でその範囲がどう規定されているのかにもよるのかもしれませんが、そのところを教えて頂ければと思います。仮に、これらの点が手当されていないとすると、規制を緩和することは非常に重要だとしても少し不安があるように思われますが、逆に、白ナンバーの車両を使う場合にも、しっかりと手当がされているのであれば、今後、対象範囲を広げていくというときにも、弊害の手当ができているのだから、いいのではないかということで議論を進めやすいのかなと感じて、お伺いをする次第です。

もう一点、お伺いをしたいのが、法令違反への対応のところですが、問題があった場合には直ちに許可証を返納させることとされていて、例えば交通法規の違反があったという場合などかと思えますけれども、もう一つの類型である、「社会的に影響のある事故」があった場合についてです。何となく分からなくもないのですが、社会的に影響のある、ないというのは、誰がどうやって判断するのか、通達文を拝見しても、そこは必ずしも明らかではないように思ひまして、事業者さんにとっては、これがどういったものを意味するのか、特にどういった対策を講じるのかということにも関わるかもしれませんので、そこら辺り、もう少し具体化されると、透明性という意味ではいいのかなと思ひました。

以上、2点ですけれども、どうぞ、よろしくお願いいたします。

○武井座長 よろしくお願ひします。

○菟川局長 御質問ありがとうございます。

まず、保険について、白ナンバーの車を使う事業者様のほとんどの場合がレンタカーになります。

レンタカー屋さんでも、結構トラックというか、かごがあってやるような、ああいうものを貸してくれるところがあるわけなのです。

それで、ここは、きちんとかうしなさいと、事細かく、あれしろ、これしろということはないのですけれども、もうトラック協会での話し合いの中で、当然レンタカー

を借りるときに保険に入りますね。あれは、十分な内容のものというより、また、トラックなどを借りる場合というのは、それ向けの保険を各社そろえていますので、そういうものにきちんと入るのは当然ですねということで、各社さん、事実上入っていただいているというのが現状で、それが入っているか、入っていないか、一々チェックするということは、また、さっきの許可の時間がかかる、かからないにも関わるので、我々は見えていませんが、そこは、こういう特例的な運用をする中で、安全担保はきちんとしなければいけないというのは、事業者もよく分かっているのです、そこは信頼してやっているという部分です。

それから、社会的影響がある事故があった場合、これは、法令違反の対応の部分というのは、我々、何か落ち度を見つけて、許可を取り上げるというスタンスには全く立ってなくて、どうぞ、うまくやってくださいねというのが基本的なスタンスなのですけれども、仮に白を使ったことによって、あるいは、先ほどのバイトの運転手を使ったことによって、何か重大な事故が起きたという場合には、制度自体に対する信頼というか、運用自体がすごく問題だと捉える場合があるかもしれない。これは、起こってはいけないことなのですけれども、そうなった場合というのは、ちょっと考えなければいけないねということ、トラック協会とよく話し合っ、て、こういうものを入れていくということです。

ですから、ここで表現しているものというのは、具体的にこうなのですよというのがきっちりあるわけではなくて、そこは、一応こう書いてあるのですけれども、こういうことが起こらないように、きちんと自制的に制度の運用を利用してほしいし、こちらもそういう前提で対応するというのをトラック協会と事実上合意しているということでございます。○後藤専門委員 ありがとうございます。1つだけ補足させていただきたいと思います。

保険の点は、制度的に特別の手当はされていないが、実態として保険のカバーはついており、問題は生じていないということと理解しました。それはそれで良いのですが、ただ、そうすると、この90日という限定をする意味を問う余地はあるのかなという気もいたしました。

もう1つの「社会的に影響のある事故」の方も、ご説明をありがとうございました。字づらだけを見ますと、例えば、この前のお子さんが亡くなったような事故のように、ニュースのヘッドラインに乗るような人身事故が起きてしまった場合を意味するようにも思えたのですが、そういう被害の内容を問題にしているのではなく、事業者側の制度の使い方、ちゃんと研修もせずにバイトの人を使ったとか、そういう場合を問題視しているということと理解させていただきました。

どうも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、落合専門委員、よろしく申し上げます。

○落合専門委員 では、私の方ほうからも2点ほど、1つが、夏野議長も先程おっしゃられていたところと少し関わるかなと思います。物流の運送側の調査

は、よく対応いただいていると伺ったのですけれども、実際に荷主だったりですとか、受け取る顧客、こういったところが本当に荷物の輸送を断られていないかとか、実際に運べなくて時間がかかったりしていないのかとか、この辺りについても御調査をいただくのが宜しいのではないかと思います、いかがでしょうか。これが1つ目です。

2つ目なのですけれども、時期については、この繁忙期通達で、かなり御検討いただいています、相当先までの議論をしていたことを踏まえて、かなり進めていただいたと思っております。この点は、本当にありがとうございます。

ただ、実際に輸送を捉えるときに、時期だけではなくて地域性もあるのではないかと考えております。特にスーパーシティとか、スマートシティという視点で検討しているような自治体などですと、貨客混載なども含めて、物流に関するニーズを十分解消できていないのではないかと、地元からそういう自治体も含めて意見も出るようなこともあると認識しています。

例えば、人流については、自家用有償であったりですとか、こういうのを過疎地、高速空白地について認めているといった特例もありますので、そういった地域であったりというところにも着目したような見直しの可能性も検討いただく、そういう調査も御検討いただけないでしょうかというのが2点目です。

すみません、以上です。

○武井座長 よろしく申し上げます。

○萩川局長 ありがとうございます。

まず、1つ目の御指摘の点、こういうのも調べたらと、御指摘いただいたような項目も調べる項目に入っているということなので、また、結果は御報告させていただきたいと思っています。

それから、地域性です。先ほど、自家用有償と言っていましたけれども、そういうのも物流でもある可能性がありますので、それで、我々は、こういう制度を作るときに、ちょっと心がけていることというのは、あまり細分化して、分かりにくくなって、よく分からないような、あまり細か過ぎる制度というのは、よくないなと思っていて、なるべくシンプルで、みんなが分かりやすく、こうやってやればいいのねということが必要だなと思っています。だから、あまり細かく分けてやるということは、原則しないと。

そうなのですけれども、自家用有償運送でもそうなのですけれども、それぞれの地域のニーズというのは、やはりオーダーメイドで、いろんな事情、環境が違うので、そこは個別に事情をお伺いして、このケースだったらこうしましょうという具体的な対応というのを御相談して、地元がやりたいことを基本的にやっていただくという格好で運用しています。

ですから、物流に関して、どこかの地域で、特別にこういうことをやりたいというお声は、今のところ、ちょっとお伺いしていないのですけれども、もし、そういうのが出てきた場合というのは、こういう制度を前提としながらも、こういう地域というのは、こうい

うやり方をしたらいいのではないかと、そうしたら、法令の範囲内で工夫してできるのではないですかと、多分解が見つかると思うので、そういう格好で、まずは対応し、そういうのが増えてきた場合には、これは、ルールのほうに格上げしてやっていくのかなと、今のところ思います。

ニーズが出てきたら、そうやって対応していけばいいかなと思っています。

○落合専門委員 ありがとうございます。ぜひ、2点目のほうもよろしく願いいたします。

○武井座長 ありがとうございます。

では、井上専門委員、よろしくお願いします。

○井上専門委員 ありがとうございます。

今の点にちょっと関連するのですが、やはり地域とか運送事業者の経営規模とかによって、かなりニーズも違うのかなというのがあるので、あまり調査結果を丸めないでいただきたいのと、ちゃんと規模とかエリアによって、こういうニーズがあるというところは、ある程度出していただきたいなというのと、あと、ユーザー調査というのは、どうやるイメージなのですか。

○武井座長 いかがでしょうか。

○嵯川局長 ユーザーというのは、先ほど申しました荷主さんにも、出す方ですけれども、こちらもいろいろなジャンルの方がいらっしゃいます。スーパーもあるし、農業もあるし、いろいろありますね。

ですから、そこは、他省庁さん、経産省、農水省とかも御協力をいただいて、なるべくきめ細かい荷主さんに御意見というか、困っている等々、ピックアップしていきたいと思っています。

○井上専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○武井座長 では、最後に夏野議長、もう一度。

○夏野委員 すみません、1点だけ、この前のページの申請を出すときに、デジタル化はされているのですかね。窓口に行かなくてもできるようになっているのでしょうか、それだけ質問です。

○武井座長 よろしく申し上げます。

○嵯川局長 すみません、これは、デジタル化は、まだできていません。

これは別の場面で、去年、河野大臣に秋口に、私どもの、先ほど申しました運輸局の出先の現場、具体的には品川ナンバーを出す東京運輸支局というところを御見学いただいて、あまりに職員が一生懸命働いているのだけれども、仕事の進め方がレトロなので、河野大臣も笑ってしまって、これはかわいそうだと、もうちょっと見直してやれよという御指摘をいただいて、最初のきっかけは印紙の廃止とか、そういう部分があったのですけれども、印紙だけではなくて、全体の仕事を見直してやらないと、かわいそうだよ、書類にまみれてしまってということがあって、実際、現場の仕事というのは、日々のことに追われ

て見直しなどできていなくて今まで来てしまったということがあるのです。

今年の1月から6月ぐらいまで、結構金をかけて勉強して、全国の運輸支局の出先を、今、DX、デジタル庁もできましたので、河野大臣に半年待っていただくと、例外的に待っていただいているのですけれども、明日持ってこいというのではなくて、半年待っていただいて、それで、こういうふうに改革していきますといたら、いいねということで、これから少し金をかけて、申請などもデジタルでやって、書類にまみれずに申請がスマホでできるという感じに、1年、2年、3年かけて変えていこうと思うので、これはやりますので、少しお待ちいただきたいということでございます。これは、やることになっていきます。

○夏野委員 ありがとうございます。

判こは、当然要らなくなっていますね。

○萩川局長 判こは、今も要らないのかな、そうですね。

○夏野委員 よかったです。では、ぜひデジタル化もお願いします。

○萩川局長 はい。

○武井座長 ありがとうございます。

では、第一の議題を総括いたします。

本日は、「繁忙期通達」改正後の状況や、ラストワンマイル配送に関する調査の準備状況などについて、御説明いただきました。皆さんからの質問に対して、丁寧に御回答をいただきまして、誠にありがとうございました。

慢性的な人手不足など、我が国の物流業界を取り巻く環境は厳しさを増しているわけですが、ラストワンマイルに関して、具体的なニーズを踏まえて、自家用車の更なる活用を含め、不断に見直していく必要があります。

年末の報告書取りまとめが近づいた段階で、改めて御説明をお伺いできればと思いますけれども、国土交通省様におかれましては、国民の利便性を第一に、持続可能な物流改革に取り組んでいただきますよう、何とぞよろしく願いいたします。

では、続きまして、第二の議題に移ります。

立て続けになりますけれども、萩川局長から「タクシーの利便性向上」に関する取組状況について、5分程度で御説明をお願いいたします。

○萩川局長 お願いします。次はタクシーですね。

これも昨年の秋から河野大臣、うちの赤羽大臣、平井大臣、3大臣会合を何回かやっていただく中で、あと、規制改革で議論をしていただいて、タクシーをこうやってやっていこうということで決めていただいたメニューです。

1番目のソフトメーターというのは、業界から従前から要望が出ていました。これをやることの意味は何かというと、今、我々タクシーに乗ると、運転手さんがメーターをぱたぱたと倒しますね、それでカウントが始まるのですけれども、あれは、計量法の対象になっている機械式のメーターなのです。

ですので、例えば、定期的に点検をしなければいけないということが決まっています、それにお金がかかるのと、あと、運賃改定か何かがあると、中を全部取り換えなければいけなくなってしまうのです。

それは、1台2万円とか3万円かかるのです。何百台もタクシーを持っていると、大変な出費になるということなので、ああいう機械式のメーター、これは、タイヤの回転数と書いてありますけれども、そういうやり方ではなくて、GPSでA地点からB地点までいくと何キロと分かるわけだから、それでもって運賃が算出できると、そういうお取換え費用、点検費用もかからずに、しかも、スピーディーにできるのではないかとということで、ぜひやりたいということを業界から出していただいたということになります。

それで、パターンとして、流しと事前確定と書いてありますけれども、事前確定については、5月から6月に一応実験をして、いろんないい点等々分かったので、こんな感じでどうでしょうかという制度案、今、パブコメをさせていただいているところであります。

次は、流しなのですが、これは、たまたま道を手を挙げてつかまえたタクシーについても、こういうのができるのではないかとということなのです。

これは、今年の10月から11月に実証実験をするということで、現時点で、これに参加する人ということで、事業者さんに、今、呼びかけをしているところなのです。10月、11月に実験をしますので、また、この結果を御報告させていただきたいと思っています。

次に、IT点呼ということですが、これは、先ほど運行管理者という話をしました。タクシーも、これから車に乗って行ってきますというときに、運行管理者が個別に対面で点呼をするということになっています。これは、法令上、対面でやるということになっていて、昔に決まったルールなのです。だから、ルールが決まった昔は、まさに対面というか、人と人が実際に同じ空間で、おまえ酒飲んでいないねということをやっていることは当然前提になっているのですけれども、その後、随分時間も経ちまして、例えば、今、タクシーだと、同じ営業所の敷地の中で、その運行管理者がいる事務所と駐車スペースの10メートルか20メートルか離れているか分かりませんが、そういう中でだけはやっていいですよということになっているのですが、1つの会社で幾つも営業所があったりすることもありますね。しかも、ある営業所は、夜はお客さんが少ないから稼働しているタクシーも少ないという場合があったりします。

それなのだけれども、今の制度だと、そういう寂しい営業所にも必ず運行管理者がいないと駄目だよということになっていて、非常に人材の配置上、無駄というか、もう少し何とかならないのかということになって来て、今、コロナのこともありますね、ですから、対面ではなくてもやれないかなという2つのあれがありまして、ですから、今までは同じ敷地の中だけだったのだけれども、これは、物理的に結構離れている、何キロ離れているところでも、例えば、こういうパソコンの画面上で、点呼ができるのではないかと、酒を飲んでいる、飲んでいないというのも機械などで、ぴっとやって、大丈夫だねということを経営管理者が確認したりできますので、そういう意味でのIT機器を使った点呼というのをやっ

ていこうというのが、これでございます。

これは、実は、今年の4月から、タクシーだけではなくて、バスとかトラックも、ぜひ前向きにやりたいという事業者さんを募って、実証実験をやっています。

ですから、これは、今、進行中なのですけれども、この結果を今年中にまとめたいと思っていて、ですから、今年度は、ぜひ前向きにやりたいという事業者さんが、実証実験に参加するという形で、現場で実際にやっていただいているのですけれども、それでもって来年度まで、これはちょっとイメージなのですけれども、いろんな機械、こういう機能があったらいいねとか、これはやってはいけませんよみたいなルールを決めて、来年度からは、どんな事業者も本チャンでやっていただいたらいいのではないかとということで、今年の実験の年、来年から本番というぐらいのイメージで、今やっているというのが、このIT点呼でございます。

一番下が、事前確定型変動運賃、これは、いわゆるダイナミック・プライシングというものです。

タクシーも、今、コロナで非常にお客さんが減ってしまっているのですけれども、コロナ前においても、もう少し、タクシーは四百何十円とか、すぐメーターが上がって行って高いねと、だから、もう少しあまりお客さんがいない時間帯は安く乗れないのかなとか、タクシー事業者さんのほうも、もう少し運賃という面で工夫というか、濃淡をつけるという工夫はできないのかなという両方のお声がありましたので、これをやってみようということでもあります。

これも一番下に書いてありますけれども、今年の10月から11月にやってみたいという事業者さんを決めて、実証実験をやってみて、どういう使い勝手があるのか、いい点、悪い点をピックアップしたいと思っています。

これは、やはり、こういうのをやりますとといったときに、いろんなところからお声をいただいたのが、ダイナミック・プライシングという、非常にダイナミックなイメージがありますね。そうすると、町で手を挙げて止めたものが420円だと思っていたら、600円だとびっくりしてしまうので、それは困るぞと、そんなのでいいのかというお声が随分あって、流しにやるつもりはなくて、今、Goとかいろんなアプリがありますね。アプリで見たときに、ある事業者が、今、普通は420円なのですけれども、今は300円ですというような、今お得だということを確認していただいて、では呼びますということでやるということなので、事前にアプリで各社のサービスを確認して、お得だと思ったら使っていただくということなので、たまたま拾ったタクシーが高かったということはあってはいけないと思いますので、これは事前にアプリで確認してから利用をいただくという意味で、事前確定型変動運賃という、ちょっと和風な名前になっているというのは、そういう理由なのですけれども、これは、いわゆるダイナミック・プライシングということで、これも今年実験をして、いろんないい点、悪い点を集約して、今後どうするかというのを決めていきたいということでございます。

以上です。よろしく申し上げます。

○武井座長 ありがとうございます。

分かりやすいご説明で、しかもいろんな 이슈についても一緒に御説明いただきまして、誠にありがとうございました。

では、質疑応答をよろしくお願ひいたします。手を挙げていただければと思います。

では、後藤先生、お願ひします。

○後藤専門委員 御説明どうもありがとうございました。2つお伺ひしたいと思います。

まず、ダイナミック・プライシングというか、事前確定型変動運賃についてですが、事前確定というときに、例えば、羽田まで定額5,000円と決めるものが、今でもあるかと思ひますけれども、ああいうふうに1円単位まで事前に決めることを意味するのでしょうか。変動制ということであれば、例えば、今、都内では初乗りが四百十円で、何分かごとに八十円ずつ上がっていくという料金体系だと思いますが、この初乗り運賃やその後の上がっていくレートを変動させるということもあり得るのかなと思ひました。消費者や事業者にとって、どちらのほうが使ひやすいかは分かりませんが、制度としては、どういう形でも対応できるようにしておいたほうがいいのではないかと感じたのですが、確定型というと、やはり1円単位まで決めなければいけないのだろうか、そこは、どういふお考えでおられるのかということをお伺ひしたいと1点目です。

もう1つが、少し大袈裟にいうと変動運賃を入れる意義についてです。変動運賃制を入れた結果として需要が少ないときには料金が安くなる、これは、消費者にとって非常に大きな利益になるわけですがけれども、他方で、需要が多い時期には、金額が高くなって、なかなか使ひづらくなるという側面もあります。普通のマーケットであれば、こういう場合には価格が上昇したことによって需要が減少し、その一方で供給が増えることによって、価格はまた落ち着いていくのだと思ひます。変動運賃制を導入することの意味が、こういうマーケットの働きに期待することなのであれば、何かのイベントの終了時刻などで需要が多くて値段が高くなっているというときには、供給もそれに応じて増えるように、タクシー事業者さんが稼働台数を機動的に増やしていくとか、そういった方策も併せてやることによって、このダイナミック・プライシングを入れたらといて運賃が高止まりして使ひづらくなるというわけではないのだというメッセージも、何らかの形で打ち出していただけると、消費者にとってはより受入れやすいものになるのではないかなという気がいたしました。

以上でございます。よろしくお願ひします。

○武井座長 よろしくお願ひします。

○菟川局長 ありがとうございます。

これは、和風の名前で、事前確定型と書いてありますけれども、このイメージしているタクシーに乗った場合は、最終的に降りるときに幾ら払うのかというか、最初に金額が決まっているというわけではない、だから、事前合意型というか、安いということを確認し

て乗っていただくという、そういうことですね。

ですから、このタクシーを拾ったときというのは、乗って初めてどこに行きますということをお客さん言うわけなので、安いスタートから始まって、だんだんとメーターは上がっていくのですけれども。

○国土交通省 事前に確定します、乗車前に。

○秋川局長 ということですね、これに関してはですね。

それから、2番目の需要の高止まりをしないようにということなのですから、事業者は変動させてもいいのですけれども、ダイナミックですからね、ただ、平均したときに、事業者ごとに、こういうゾーンに運賃はなければいけないのですというのが各社ごとにあるのです。だから、平均した金額というのは、そのゾーンに入っているかどうかというのを、ちゃんと事後的に報告してくださいということになっています。

ですから、ダイナミックなので、ずっと高いところで、ずっとやるのだということは制度上できないということになっていて、今日の資料は、紙面に制約がありますので、非常にシンプルに書いているのですけれども、今、こんな感じでやりますかという制度を表に出しているのですけれども、そこには、ちゃんと平均的なところに金額が入らなければいけませんというのをお知らせしているところでございます。

○後藤専門委員 どうもありがとうございました。

2点目は、ご説明を十分に理解できたか自信がないのですけれども、平均というのは、例えば、年間を通じて乗車の金額が平均ということなのかなと思いました。先ほど申し上げたのは、長期的にずっと高い値段を設定しておくということではなくて、例えば、サッカーの試合が終わったので人が一気に出てくるとか、また、急に大雨になったのでタクシーに乗りたい人が増えるという、せいぜい数時間の範囲で需要が急増するような場合です。サッカーの試合であれば事前に予想できるかもしれませんが、急な大雨であれば、予想は困難かもしれません。

そういう場合に、タクシー事業者さんが機動的に供給を増やしてくれると、それは、今、値段がある程度高いところにいるから、追加で出しても割に合うから供給が増えていくわけですから、そういうことがある程度可能なようになる仕組みというのが、何かあれば、いいのかなと思った次第です。やはり運転する人が必要な話ですので、すぐにぱっと増やすことは、なかなか難しいのかもしれませんが、そういったところも何か御検討をいただけたらいいところがあれば、すぐというわけでもなくとも構いませんので、探していただければと思ったところでございます。

どうもありがとうございました。

○武井座長 ありがとうございます。

続きまして、井上専門委員、お願いします。

○井上専門委員 ありがとうございます。

今の御説明のところで、ある程度平均的な幅の価格の中に収まるようにということだっ

たので、結局、そうすると、ある程度、ダイナミック・プライシング、変動といいながらも、そんなに変動を大きくしないような価格設定になっていってしまうのかなと思っていて、まして、実証なので、そこはそんなに制約を設けずに、事業者の思うように、まず、やらせてみたらいいのではないかというのが1つなのですけれども、そこは、いかがでしょうか。

○武井座長 よろしくをお願いします。

○秋川局長 ちょっとイメージがわきやすいように、資料がなくて申し訳ないのですが、数字でいうと、例えば、東京のタクシーですと、先ほどゾーンといたしましたけれども公定幅といいますけれども、390円から420円の間で入りなさいということになっているのです。ほとんどの事業者さんが、420円と貼りついていると思うのですが、そういうことなのです。

今、障害者の割引とか、深夜の割増しということで、その公定幅という幅で、自分が設定した運賃から、下は1割、上は2割取っていいということになっていますので、業界とも話し合っ、具体的にいうと、351円から504円という幅でやっていいということなのです、東京でいくと。

しかも、そこに深夜割増しとか、割引などもつけていいということなので、具体的には、かなり金額的には幅があるという設定に多分なっていると、私などは思います。

その中で、いろんな運賃をやっていただいているのだけれども、平均した場合には、先ほど申し上げた390から420の間になるようにしてということを行っています。

これは、なぜかという、タクシーというのは、法律で公共交通機関ということになっているのです。なかなかタクシーが公共交通機関だという認識は、あまり持っていないかもしれないのですが、バスとか鉄道などと同じ公共交通機関だということに法律上もなっています。

ですので、自由な運賃でやっていただくのはいいなと思いつつ、あまりべらぼうな、極安だとか、むちゃむちゃ高いというのは、公共交通機関としてどうかなという部分もあったりするので、全く勝手にやっていいですよという考え方もあるかもしれないのですが、そこは一定の、ある程度説明ができる幅の中で工夫していただくということで、東京で言えば、先ほど申し上げたような金額の中でどうぞということで、とりあえず、実験してみようということになってございます。

○井上専門委員 ありがとうございます。

あと、今の幅というのは、1回の乗車と、ある程度考えていると思うのですが、これを計画性みたいなものと組み合わせていくと、例えば、昼間のこの時間だったら、もう少し391円ですか、割るような形でも、それで定額で契約してくれるのだったら、例えば、結構元は取れるねという価格帯があると思うので、月額で考えたときの価格設定は、また、別になってくると思うのです。

それで、月額の価格設定の比較的事前確定で幅を持たせてやるみたいなことも、今回の

実証でやることに考えられませんかということです。

○菟川局長 今年の10月から11月の実験に関して言うと、申し訳ありませんけれども、もうこういう感じでやりたいと思いますと、事業者さん、参加してくれる人いますかというのは、もう投げかけをしてしまって、8月20日に、こういうことで実験しますという、一応ルールというか、今回の実験のメニューというのをオープンにして、今、募集を開始してしまっていますので、今回の実験で、今、御提案いただいたことをやるというのは、難しいのですけれども、今回、とりあえず、第1回目の実験で、効き目があったのか、実は全然客が増えなかったのかとか、そういうのが分かりますので、これを踏まえて、その次どうするのだという議論の中で、今、御提案いただいたようなことも少し頭に置いて、また考えたいと思います。

○井上専門委員 分かりました。ありがとうございます。

○武井座長 では、竹内委員、お願いします。

○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した。

2点だけ伺いさせていただきたいのですけれども、ソフトメーターなのですけれども、この後に議論になります、電気のほうのメーターとかですと、最初出てきたときには、特定計量器みたいなものは、やはり性能に限界があって、計量にかなり振れ幅があるというようなことが言われていたのですけれども、それがだんだん技術進歩で、大分、今は本当に数パーセントレベルまで下がってきたと、振れ幅、誤差がないというようなことになったと伺っています。

このソフトメーターというのは、ほとんど誤差は無いのでしょうかと伺いますか、精度はどれぐらい、あるいはどうやって確認をしていくのでしょうか。技術進歩も日進月歩だと思いますので、そういったところをどういうふうに確認していかれるのかというところを、ちょっと教えていただければというのが1つ目。

もう一つが、計量法は、物すごく消費者団体の方が気にされると伺いますか、やはりきちんとした計量で、取引がなければならぬというようなところを非常に気にされる消費者の方が多いと思いますので、そういったところの意見聴取、かなり丁寧にやっていただいて、進んでいるのだらうかと拝察するのですけれども、今後、実証をやってみて以降、こういった形で、特にそういったところの声を聞いていくか、あるいは今まで出てきているような御意見等が、もしございましたら、教えていただければありがたいと思います。

以上でございます。

○武井座長 お願いします。

○菟川局長 ありがとうございます。

ソフトメーターですね。結局、GPSの機能を信用しないと制度にならないということで、我々はスマホを持っていて、いろいろGPS、ナビとか、ああいうのをやっていますね。ですから、やってみたいという要望が出てきたのが数年前ですけれども、そのときから、今と

比べても、相当技術が進歩していて、思い切って一回やってみようとなったのですけれども、一回頓挫して、やはり無理だという感じで止まったのです。

ですけれども、その後、技術が進歩しているから、もう一回やってみようかということで、今回位置づけていただいているということなのです。

今回も、実証実験と書いてありますね。ですから、ソフトメーターを使って、実際にやってみるのですけれども、先ほどのタイヤの回転数でやるメーターですね、こっちのほうも同時に、傍らで動かしてみて、びしっと合うのかというところは検証したいと思っていて、実験なので、そういうのも見ながら、どのくらいよく機能するのか、正確なのかというところはやっていきたいと思っています。

計量法の対象、要するに目決めのところでインチキがないかということ担保すると、そういう観点ですね。

今回のソフトメーター、これは実験ということもあって、消費者庁さんとの制度的な調整というのはしていないのですけれども、必要があれば、当然、このように進歩に応じてやっていますということは情報提供して、御意見があれば、対応したいなと思います。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

○武井座長 では、落合専門委員、よろしくお願いします。

○落合専門委員 ありがとうございます。

タクシーのほうについても、非常に前向きに進めていただいております、ありがとうございます。

私からも3点ほど伺えればと思います。

1つ目が、先ほどのソフトメーターについてなのです。ちょうど竹内委員もおっしゃられたような、しっかりした計量ができるものであるということが必要だと思います。これを実装して行って、将来的なものとしては、多分局長もおっしゃられたと思うのですけれども、ハードのものを置かないでソフトのものだけにしたいということに、進めていくということになるのだと思います。そこの制度化をしていく、全体的にソフトメーターのほうで疑念がないような形で実装できるようにしていくと、こういう進め方が必要なのかなと思います。こういった全体感のある見通しの中で、どういった工程だったり、スケジュールで進められていくのでしょうかというのが1つ目です。

2つ目が、ダイナミック・プライシングについてですけれども、先ほども御説明いただいたような、あまり高くなり過ぎないようにという点、重要だと思います。都会のほうでダイナミック・プライシングを行うと、特に高額になるほうに着目が必要になるのかなと思われま。一方で、地方のほうにいくと、平均の運賃にというよりは、高齢者の免許返納だったり、主に高齢者と免許を持っていないお子さんの通学とか、その辺りが結構あると思うのですけれども、公共交通機関として、なかなかバスだけでもニーズが取れないという中で、ダイナミック・プライシングや相乗りとか、そういうのを組み合わせたような形で、タクシーが貢献していくところも、地域からすると、結構期待があるのではない

かと思っております。こういった視点も含めて、より柔軟に考えていただけるといいのかなと思いますし、ダイナミック・プライシングに、幾つかさらにタクシーに関する制度改革をしているようなものを組み合わせていくことによって、移動に関する課題解決にタクシーが大きく資するところがあるのではないかとも思います。こういった点について、どういうお考えを持たれているかというのを伺えればと思いました。

第3点は、IT点呼についてです。

こちらについては、検討会のほうを既に2回開かれているかと思っていまして、2回目のほうで、運行指示者の一元化ということも示されています。営業所外のほうについても指示ができるような方策というのを検討していただいていると思っていまして、この点は、ただ単に点呼をIT化するというだけではなくて、人員配置のところまで踏み込んでいただいていたところだと思います。規制改革会議の中でも書面、押印、対面と言っている中の対面のところはできていなかったところで、そこを踏み込んでいただいたと思っておりますので、非常にすばらしい取組だと思っております。この論点も比較的合理的に設定されていると思いますし、あまり負荷が1人に偏り過ぎないようにといったところは大事だと思うのですが、こういったところもどういう見通しで今後進めていかれるかという辺りを伺えればと思いました。

以上です。

○武井座長 すみません、4時になったので、大槻委員と御手洗委員の御発言も一緒に受けてから御回答ということにさせていただければと思えます。

では、大槻委員、よろしく申し上げます。

○大槻委員 ありがとうございます。

今の落合委員の観点にも少し近いのですけれども、今、業者募集の実証実験について、ウェブサイトで見ましたが、もうすぐ実行ということで理解しました。おっしゃれる範囲で結構なのですけれども、結局、どこら辺の地域でできそうなのでしょうかということをお伺いできればと思えます。

先ほど、落合委員からもあったように、地域における高齢者だったりとか、過疎地における利用ということも、公共交通機関としてタクシーの果たす役割を広げるという意味で、大事な実証実験だと思うので、地域でも実証実験が行われるということを確認させていただければというのが1点目です。

もう一つ、これはダイナミック・プライシングを事前確定型で決めるということは、何らかのアプリとかを使うということのイメージなのでしょうか、事前に消費者が、利用者が知ることのデバイスというのは、今後、どう考えていくのでしょうか。実証実験上、それから、将来の運用についても教えていただければと思えます。

以上、2点です。

○武井座長 では、御手洗委員も、よろしく申し上げます。

○御手洗座長代理 私からの質問も、落合委員、大槻委員とほぼ同じものだったのですけ

れども、私はもともと東京出身で、今は宮城県気仙沼市におりますけれども、東京でも気仙沼でもタクシーは利用することはありまして、やはり都会と地方では、タクシーの位置づけや求められている役割が大きく異なると認識しております。

都会では、公共交通機関もある中で、急いでいるときにドアツードアで利用するような目的で使われることが多いタクシーと、そもそもバスも電車もないエリアで、免許を返納した人たちが年金を下ろしに銀行に行ったり、病院に行ったりするのに使うタクシーというのは、大きく意味合いが異なると思います。

また、役割だけではなくて、1社当たりの事業規模も大きく異なるかと思えます。一口にタクシーといっても、都会で1社当たり数百台以上の車両を保有しているところと、地方だと、1社につき5台程度とか、場合によっては、事業主の方が1、2台で、家族でやっているとか、そういうこともあるかと思えます。都会型のタクシー会社と地方型のタクシー会社は、役割も規模もかなり違うと認識しております。

したがいまして、このソフトメーターの導入、IT点呼の拡大、事前確定型変動運賃の導入というのは、全て素晴らしいものだと思うのですが、これらの実証実験につきまして、参加する事業者が都会だけ、または、地方だけに偏ることなく、立地や事業規模がバランスよく入るということが重要かなと思っております。

また、今後、タクシーの制度というのが、全国一律ルールで運用できるものなのかも若干疑問があるなと思っておりますので、実証実験には幅広い事業者を入れて、そこも含めて検討していただくのがよいかなと思えます。

○武井座長　まとめてで申し訳ありませんが、よろしく申し上げます。

○秋川局長　大体概括的に申しますと、ここのソフトメーターもIT点呼もダイナミック・プライシングも、メニューとして、これをやってみましょうということなので、これは事業者の選択なのです。

最初、これを打ち出したときというのは、タクシー業界も、これは絶対やらなければいけないメニューだと勘違いされている方が随分多くて、これはできないみたいなことが多かったのですが、かなりざっくり言うと、都会のお客さんの多いエリアの人というのは、いろいろなことにチャレンジしてみたいという感じがある一方で、さっき御手洗先生もおっしゃったみたいに、地方のタクシーというのは、かなり位置づけが、バスもないようなところを埋めていると、そういう位置づけもありますので、そういう地方においては、なかなかこういうのはなじまないですという声が多いです。ですから、そこはやってみたいと思う人がチャレンジしてもらって、とりあえず、いろんな実績というか知見を集められればいいかなと思っております。

現時点で、両方とも募集中なのですけれども、ソフトメーターについては、今のところ8社、それで、事前確定運賃にダイナミック・プライシングがついたのは、まだ2社なのですけれども、これは、今から増えるかもしれないし、会社も大都会でやりながら地方でやっているという会社もありますので、どういう地域でやるかというのを、今、検討して

いますというところなので、どこでやるかというのが、また出てきたら御報告できると思うのですけれども、今のところ、とりあえず、募集中という感じですね。

それで、先ほどからいただいている幾つかの御質問で、ソフトメーターのほうのスケジュールということなのですが、とりあえず、まず、実験をやってみて、その使い勝手、正確性等々の検証をしてみて、それからということになりますので、今、具体的にいつまでに何というスケジュール感はありません。

ただ、これはいいデータというか、いい実験結果が出て、ぜひやっていきたいという事業者さんがいるのであれば、なるべく早くできるようにしていくということだと思います。

これは、法律改正等々、そういう重たい手続は必要ないので、通達なり、省令とか、そういうレベルで対応できるのではないかと考えております。

それから、先ほどのIT点呼なのですけれども、これは、人員配置とか、そういう面も含めて、なるべく困っている事業者を便利にしてあげて、やってもらいたいと、まず、思っています。

それから、トラックでもタクシーでも何でもそうなのですけれども、何か事故が起こったりすると、我々は監査に行くのですけれども、そういう対象になる事業者というのは、ほとんど100%、運行管理がちゃんとできていないと、そこを形だけしかやっていないとか、おざなりだという場合がほとんどなのです。

ですから、今までちゃんとやってもらわなければいけないことになっているのだけれども、サボっていたような事業者が、こういう新しい機器を活用することでやれるようになるという面もあるのではないかとというのも、若干期待している部分もあります。

今までは、トラックなどは、超優良会社でないとITを使ってはいけませんということでしたのですけれども、非常に機能するということが逆に確認できたので、今度は考え方を改めて、そういう駄目な事業者も、点呼に関しては、こういうIT機器を使ってちゃんとやってくれるのだったら、そっちのほうがいいねということをやってみようということで、今、やっています。

ただ、運行管理という部分は、本当に安全運行の肝なので、あまりにも、そういう機器とか、そういう便利さのほうを追求し過ぎたので、うまくいかないという事例が仮に出れば、そこはまた考えなければいけないということなのですけれども、ですから、これは大都会だけではなくて、地方も含めて、結構全国津々浦々、いろいろな事業者さんがやってみますと手を挙げてくれているので、いろいろな事例が拾えると思うので、なるべくいろいろな事例で実験をして、いいところ、悪いところ、課題等々が見つかったらいいなと思っていますということでもあります。

それから、この実験も含めて、やりたい人は全員にやっていただこうと思っていますので、強制ではないのですけれども、地方も含めて大募集中ということなので、なるべく多くの方に手を挙げていただいて、いろいろなデータを蓄積できればいいなと思っています。

以上です。

○武井座長 ありがとうございます。

では、第二の議題を総括いたします。

今日は、ソフトメーターやダイナミック・プライシングの導入に向けて、国土交通省様がスピード感を持って対応されている現状を御説明いただきました。丁寧な御説明をありがとうございます。タクシー事業者の負担軽減はもとより、国民・利用者にとってタクシーが、より一層便利で乗りやすい交通手段となることが求められているかと思しますので、国交省様におかれましては、地域の足を持続的に確保する観点からも、必要な施策を講じていただきますよう、よろしくお願いいたします。

本当に御丁寧な御説明を誠にありがとうございました。

では、ここで説明者の入替えを行いたいと思います。

萩川局長様、本当にお忙しい中、ありがとうございます。

○萩川局長 ありがとうございます。今後ともよろしく願います。

○武井座長 お願いいたします。

では、国交省の皆様は御退室いただきまして、経産省の皆様が御入室になります。

(国土交通省 退室)

(経済産業省 入室)

○武井座長 第3の議題に移ります。本日、最後の議題として、経済産業省様より「電力データ活用による新たな付加価値創造」に関する取組状況について5分程度で御説明をいただきます。

本件につきましても、河野大臣よりメッセージをお預かりしておりますので、代読させていただきます。

「21世紀の石油」とも言われるデータの活用は、今大きな注目を浴びています。

電力使用量のデータは、社会課題の解決に有効です。例えば、電力使用状況から不在・在宅を迅速に把握することで、宅配の効率化、すなわち渋滞緩和やCO2削減に役立てることができます。また、見守り用機器を新たに設置せずとも、在宅コロナ患者の方に安価な見守りサービスを提供することも可能になります。

検討会を開催し、旗振り役を務める経済産業省には、個人情報保護にも十分に配慮しつつ、新たな産業を生み出し、付加価値を高めるような制度設計を、速やかに進めることを願います。

河野大臣からのメッセージは以上になります。それでは、資源エネルギー庁の松山電力・ガス事業部長、お忙しいところありがとうございます。御説明のほどよろしくお願いいたします。

○松山部長 ありがとうございます。

今日は、貴重な機会をありがとうございます。

経済活性化という観点から、この電力産業ビジネスというものをどう変えていくかというところで、大変重要な視点だと考えております。

その中で、電力データの活用ということが、1つの大きなビジネスチャンスとなり得るものだと思っておりますし、そのために、電力産業自体、インフラサービスとしてどう変わっていくべきかということの準備も進めていかななくてはいけないと思っておりますのでございます。

資料で1ページですけれども、このデータを集める部分としてスマートメーターというものの導入を今進めているところでございます。

このハード面について申し上げますと、上のほうの2つ目のポツで書いてございますが、30分ごとの電気使用量等を計測できるスマートメーターの導入というものを、全国各世帯事業所に導入を進めているところでございまして、今年の3月時点でございますけれども、全国で約85%の世帯、6917万台の設置は済んでいるところでございます。

特に、東京電力のエリアが先行して進めていただけてきたものですから、既に100%の設置は完了しております。関西電力のエリアも、これを追う形で進んできてございまして、2024年度までに設置は完了する予定に、これは順調に進んでいるところでございます。

その上で、これが収集できることになりましますと、この30分ごとの潮流データということを中心に、もしくは利用データということを中心に、どういう生活をしているか、どこにどういうニーズがあるか、どこに人がいて何が動いているかというのを見る形になってまいります。

もちろん、そのときには、電力の需要家の方々のプライバシーというものが非常に重要になってまいりますので、ここをしっかりと確保した上でございますが、何かしらの形で加工する、マクロ化していくということを踏まえつつ、これを使っていけるようなものにしていこうと思っております。

次のページでございますが、動いているものをお示したもので申し上げますと、例えば左上のところは、節電行動とリンクした新しいアグリゲーターのサービスを日本でも展開できないかというお話。

左下で言いますと、これは慶応大学さんと中部電力さんの取組でございますけれども、患者様方が、御自宅でどういう生活をしていくか、もしくは介護、看護、様々ありますけれども、遠く離れたところでの生活様式、動きといったものを見守っていくというものにつなげていかないか、右上のところ、冒頭、河野大臣からのお話もございましたけれども、運輸のベースでいいますと、佐川急便さんと一緒に進めているようでございますけれども、不在配達率を減らすための取組に使っていけないか。

右下のところ、先般、新聞でも報道されておりましたけれども、博報堂さんのグループが、エリアマーケティングに使っていけないか、こういう取組が、もろもろ進んでいるところでございます。

これをバックボーンとして支えるものとして、次の3ページに移っていただきますと、既に電気事業法の改正というものを実施しまして、昨年6月改正し、来年の4月に施行に向けて、今、準備をしているところでございます。

その中で、電力会社さんの持っていらっしゃるデータと、これを利用したい事業者さん、この方々が一緒になりながら、データ管理をしっかりしつつ、利用に供していくと、こういうメカニズムを法律上位置づけたものでございます。これは認定協会制度というものでございますけれども、これの準備を進めているところでございます。

次の4ページのところが、規制改革推進会議との関係、もしくは規制改革実施計画との関係でございますけれども、2020年の実施計画の中で、規制改革として、今、御紹介申し上げました認定制度の設計を確実に、しっかり行っていってもらうようにということ。

その際には、個人情報保護や情報セキュリティに万全を期していくということ。

その際、情報提供先との関係で、しっかり担保していくこと。

このような御指示、計画決定がされているところでございます。

また、これを円滑に進めていくためには、事業者をたくさん集めて、利用したいという方々をしっかり入れた形で、ニーズに即した形のフォーマットの設定ということが大変重要になってまいります。

これを左下のbもしくはcと書いた計画の中身でございます。

この状況を御報告申し上げますと、次の5ページでございますが、私どもの審議会でございます、総合資源エネルギー持続可能な電力システム構築小委員会というところで、これまで10回にわたり、この件について議論を積み重ねてまいりました。

既に、第2次中間とりまとめを公表しておりまして、下のほうに、この認定制度についての肝となるようなライン、要件というのは定めてきているところでございます。

特に、情報セキュリティ、プライバシーというのは大変重要でございますので、この認定機関となることについては、第三者認証制度、これはプライバシーに係る第三者認証制度と同等以上の取組をすることを要件化します。

また、ガバナンス体制についていいますと、相談窓口を置き、あと、外部諮問機関をしっかり置いて、外部の監視の目ということにさらしていく必要があるということ。

また、内部監査もしっかりやっていくということ、こういうガバナンス体制をしっかり作っていくということにしていこうかと、議論は進んでおります。

あとは、ポイントとなりますのが、情報提供先との関係、もしくは需要家さんとの関係でございますけれども、情報提供先との関係でいいますと、この先においてしっかりと情報が管理できるようにという意味でいいますと、プライバシーについてのPマーク、もしくは情報セキュリティに関するISMSの認証といった第三者認証型のしっかりした認証形式が取れるような仕組みにしていくということを要件化して、担保をしつつ、実施に移していきたいと考えております。

需要家の方々との関係でのコントローラビリティというのが(4)で書いているところ

でございますが、いずれにしろ、こういったことを、今、具体的な制度に落とし込む作業、来年の4月の施行に向けた準備を直接進めているところでございます。

最後、もう一点、6ページでございますけれども、フォーマットをしっかりと作って、実ニーズに即した形でのデータのやりとりができるような仕組みを作っていくという計画の決定につきましては、右下、小さな字で本当に申し訳ないのですが、利用のアプリケーションの分野、いわゆる行政における自治体、研究機関、大学といったところ、もしくは産業分野でいいますと、運輸、医療、広告、金融、商社、小売、もちろんエネルギー本体というのもあるわけでございますが、こういった企業の方が、大体100社程度お集まりいただいて、それぞれとの間で、どんなデータ項目が必要か、さらには、リードタイムですとか、方針の頻度ですとか、どれぐらいの抽象度を高めるかといったことを、今、詰めてきているところでございます。

今、ここでお示ししていますのは、その中で、共有化していくためのデータ項目のところでございまして、電力量、属性項目としての契約情報ですとか、建物情報ですとか、発電設備の情報、こういったニュートラルになっていくような、それぞれの要件項目をだんだんフォーマット化していくということについて、大体大枠については固まってきている感じかと思えます。

あとは、これを具体化していく上でのリードタイムですとか、頻度ですとか、マクロ化というところについての検討も、これから深めていくという作業が必要になってくるかと思えます。

いずれにいたしましても、大臣から御指示を頂戴しておりますように、これは、経済活性化上、大きな肝となるような規制改革及びその実施の側面だと思っておりますので、できる限り産業がうまく興っていくような形で、一方で、個人、プライバシー保護をしっかりと確保するような形で実施できるように、実ニーズに沿った形で取組を進めていきたいと考えております。

以上でございます。

○武井座長 松山部長、ありがとうございます。

ちなみに冒頭、10分ほどお待たせしてしまい、大変申し訳ございませんでした。

○松山部長 とんでもございません。

○武井座長 この電力データも本当に重要なテーマであり、いろんなバランスを取りながら、力強く前向きに進めていらっしゃる感じだと思えますが、今後とも是非よろしく願います。

すみません、時間がなくなってきましたので、皆様には手短かにお願いできればと思います。

では、堀専門委員から願います。

○堀専門委員 御説明ありがとうございます。電力データについても利活用が進んでいくと、社会的な見守りであるとか、様々な活用というものにも、夢が膨らむといたしますか、

そういう意味では、非常にデータの利活用という意味では積極的な推進をしていただいているのかなと承知しました。

3ページについてお伺いしたい点がございまして、映していただいてもよろしいでしょうか。

これまで電気事業法で、目的外利用が制限されていたというような状況の中で、今回の認定協会を作るといふことの枠組みの中で、よりデータを活用していこうというような取組だと認識しました。

この協会加入が義務づけられる主体というのが、どの範囲なのかということについて、先ほど少し聞き漏らしていたのかもしれませんが、送配電事業者なのか、需要家なのか、情報提供先なのか、このどこが、加入が義務づけられるような形になるのかということについて、教えていただきたいです。

それから、データの種類には、生データ、統計データ、それから匿名加工データと3パターンがあると思っております、先ほどの御説明の中で、プライバシーには万全を期すと、これは、非常に大事なことだと思うのですが、一方で、データ活用の観点からすれば、個人情報保護法上は、匿名加工情報や統計情報については、本人同意なく、移転ができるという枠組みだと思うのです。

それと比べると、この制度の下では、匿名加工情報や統計情報についても同意が必要だということになりますと、上乗せ規定になってしまう部分があるのではないかと、そういう観点から中身によって、人の見守りであるとか、不正情報につながるようなものであれば、そこは厳密に同意を取得していく、一方で、震災や災害のための情報活用であるとか、統計情報であるもの、それからビルや企業などの個人以外のデータで、経済活性化の観点からのデータ利用ということであれば、同意は要らないという道もあるのかどうか、その辺りをお伺いしたいと思っております。

○武井座長 よろしく申し上げます。

○松山部長 ありがとうございます。

すみません、御説明が時間もありまして、短くしてしまいました。

まず、1点目の御質問について、資料でいいますと、5ページのところで、認定協会の構成員という、下の表の一番上のところです。「電力データの提供者と利用者を会員に含むこと」と書いているところでございます。

先ほど、堀先生の御質問について申し上げますと、提供する側が送配電事業者ですので、送配電の事業者さんは、提供するサイドとして入ることになります。

一方で、これを受ける側、利用する、例えば、先ほど例で申し上げますと、博報堂さんであったり、佐川急便さん、使われる事業者さん、これは一緒にやるという趣旨で、この会員として入っていただいて、一緒に縛りの中で動いていただくということになりますので、両方がこの中に入っていただくという仕組みを念頭に置いてございます。これが1点目に対するお答えです。

2点目のところは、まず、先ほど3分類で、統計データ、匿名加工データの個人情報とお話を申し上げましたが、先生御指摘のとおりで、統計データと匿名加工データについては、当然のこと同意なく、マクロデータとして、もしくは匿名加工データとして使っただけということでございますので、個人情報データ、これについての活用のことを申し上げている趣旨でございます。

先ほど、恐らく誤解を生じるような申し上げ方をしたのは、どれぐらいマクロ化するか、匿名加工するかということをお願いしてはございません。実際、同意の取り方との関係で、どこまで個人情報に即するデータを加工していけば同意が得られるかどうかということと、より簡易な形で得られるかどうかの兼ね合いも出てまいります。基本的には、ターゲットとしては、個人情報データなのですけれども、その場合の提供の仕方、裏返せば同意の取り方ということについて、今、議論をしながら詰めていると、そういう感じで考えているところでございます。

○堀専門委員 そうすると、生データ、個人情報に該当するようなデータについては、この認定協会に加入した利用者が適切な形で受けることができるようになるという制度であり、統計情報や匿名加工情報の利用が制限されるわけではないという理解でよろしいでしょうか。

○松山部長 御指摘のとおりだと認識しております。

○松山部長 ありがとうございます。ぜひ、この認定という枠組みで利用者の側もしっかりと、この枠組みに参加していくということであれば、その前提でデータをどんどん活用していく、いい意味で活用していく、もともと電力事業法で制限されていたのは、どちらかというと、電気事業者さんの競争を制限するような目的の利用を廃止するというような制度趣旨だったと思いますので、こうした観点からすると、利用者の保護は大事だと思いますけれども、よりデータを積極的活用していただけるような枠組みになっていくことを期待しております。

ありがとうございました。

○武井座長 ありがとうございます。

竹内委員、よろしく申し上げます。

○竹内専門委員 御説明いただきまして、ありがとうございました。

このデータの活用とメーターデータの活用というのは、本当に新しい電力システムを作っていく上での、ある意味、肝というようなことで、非常に注目されていた分野で、そこに対して非常に積極的なお話をさせていただいて進めていただいていると思いますし、事業者さんもスマートメーターの転換も含めて対応していただいていると理解しています。

新たなビジネスを生むというような観点から、特定計量であるとか、そういったデータの活用について、先に議論をさせていただいていると思っておりますけれども、もうそれはかなりフルスペックで取れるデータを確保して、そのデータをどう活用するかというのは、これはビジネス側が死ぬ気で知恵を絞る話であって、経産省さんは、ある意味、プラ

ットフォームとして機能していただくということであろうと思います。こちらはかなり進んだという理解で、さらに次のお話を伺って申し訳ないのですが、配電のメーターのコストダウンに資するという意味で、計量法を、今、見直すチャンスが来ているという点で申し上げますと、例えば、スマートメーター、今でも仕様として表示窓をつけなければいけないとか、あるいは一個一個全部検定するとか、そこら辺の規定というのは、やはりまだ続いております。

10年ごとの検定というのは、これはメーカーの製造ラインを国内で維持するかどうかにも関わってくるので、見直しをするのは、軽々にできないかもしれませんが、ただ、一方で、こうやって計量法に残るメーターを高くしてしまう、コストを上げてしまう要素というのが、まだ残っていると思っております。

これから、託送料金を相当下げなければいけないというようなプレッシャーもかかってくる中で、次に、こういったお話をどのように進めていかれるというようなところをお考えか、そこをお聞かせいただければ大変幸いです。

以上です。

○武井座長 お願いします。

○松山部長 ありがとうございます。

ここは、竹内先生にも、これまでも御指導を頂戴して、新しい電力ビジネスをどう作っていくかということ、我々も日々悩みながら進めているところでございます。引き続き、よろしく申し上げます。

そういう意味では、御指摘いただいたとおり、プラットフォームとしての電力データはできつつあるわけでございます。

課題は、ここから先、いかにコストダウンして、ビジネスとしてフライできるようなところまでハードルを下げていかなければいけないというところは、我々も認識しておりますし、そのとおりだと思っています。

今回、前回の電気事業法の改正の中でも、今時分で、例外として取り扱える範囲の計量法の例外規定というの、設けてみました。これで、第一歩を進めてきたわけでございますが、その中で、今、御指摘がありましたように、表示窓なしでできないかということについても、基本、これをなくてよいというような方向で制度を設計していきたいと思っております。順次、最終的にコストダウンにつながっていくような、これは保安の世界も同じようなところがあるわけでございますが、計量とか保安といった、これまでの規制、規律、枠組みを維持するという意味での規制・制度というものと、新しいパラダイムが変わってきた電気事業制度もしくはサービスというもののキャップをどう埋めるかということについては、逐次いろいろと御指摘を頂戴しながら、これを読めるようなものに改定していきたいと思っております。

まだまだ課題はたくさんあるわけでございますが、一步一步運用改正もできることはどんどんやっていき、法改正が必要な分については、また考えて、次に動かしていきたいと

思っております。

○竹内専門委員 ありがとうございます。

○武井座長 では、もう4時半になりましたので、落合先生と後藤先生から、併せて御質問をいただけますでしょうか。

では、落合先生、お願いします。

○落合専門委員 御説明いただき、ありがとうございます。また、取組を進めていただいております、ありがとうございます。

私からは1点ございまして、非常にこの分野についてはいろいろな御意見が出やすい分野ではあるとは思いますが、プライバシー保護というのが非常に言われる部分ではあるのですが、あまり厳しくというか、他の分野も見つつ厳しくなり過ぎないような形で制度設計されていくかどうかというところが1つ気になっていたところでございます。

もともと情報銀行の枠組みを検証していただいて、さらにそれよりもガバナンスとしては上にするというところでやっていたらと思っております。私は情報銀行とヘルスケアのPHRデータの両方検討会に入っているのですが、情報銀行のほうはヘルスケア、健診情報よりもさらに厳しい基準を設定していると思っております。電力分野というのは、今までの通信の秘密に隣接していた電気通信事業者などよりもさらに厳しく制限がかかっていたというところにありますので、厳しく整理されるのは理解できますが、情報を利用するというときに、本来的に隣接分野での情報のリスクと比べたときに、そこまで過度にやらなくてもいいのにというところを過度に厳しくしてしまう方向によりがちになることがあると思われまます。既に今までの御検討の前提が、基本的には相当厳重に、ほかの分野に比してもやっていたらのように思います。情報銀行でも制度を作っても、厳しくし過ぎるとあまり利用されないのではないかという議論も出て、現実の問題として、最近、基準改定して少し第三者提供の条件を緩める等の対応も行ってございます。既にほかの業界でも厳しく規制し過ぎると、やはり利用できるように整備したつもりだけでも、意味がないということも起こりますので、この点ちょっと留意しながら進めていただければと思います。もちろんいろいろな御批判も出てくる場所であるので、ちゃんと説明がつくようにしつつではあるのですが、合理的な形で、ぜひルール設定を進めていただければと思っております。

以上です。

○武井座長 ではすみません、後藤先生もお願いします。

○後藤専門委員 御説明どうもありがとうございました。

1点、需要家の同意の取得というところについて、ちょっとお伺いをしたいのですが、現在、いろいろなところで個人情報の同意を求められることがあります、大体何に使うのかよく読まずに「はい」を押してしまうということが多いような気がしております、同意をしたということにはなってしまうのですが、やはりこれがどうなっているか見てもいないので不安が残るといったことは、いろいろ指摘されているところかな

と思います。

そういう意味では、今回、情報提供先や利用目的ごとに同意を得るのだというので、非常に安心感の高いものであり、ただ、形によっては、今、落合委員からも御指摘のあったように、使い勝手の悪いものになっていってしまうところもあるのかもしれない、また、形式面だけで手当をして、結局、本質的な消費者側の不安は拭い切れないということがあると、やはり本末転倒かなというところもございまして、そういう意味では、需要家の同意というのが、どういう形で取られていくのかというところは結構重要になるのかなとっております。規制というよりは実態の話なのかもしれないのですけれども、これが例えば、2ページにいろいろと挙げてあって例などで言いますと、例えば在宅予測とかは、そのサービスを使いたい人が、例えばそのアプリに登録をするときに、そこにこのサービスを使おうと思うと、そっちの業者からこのプラットフォームを通じて同意のところに飛ばされて、そうすると自分が何のために同意をしようとしているのか意識できているので、多分問題はないのかなと思いますし、それであれば、使いがっては、そんなに悪くなくさうかなという気もするのですけれども、それ以外の形で何か想定されているようなものがありましたら、ちょっとお話をいただければ参考になるかなと思って伺いました。よろしく願いいたします。

○武井座長 すみません、では、よろしく願いします。

○松山部長 ありがとうございます。

今、落合先生と後藤先生からいただいた話は、両方を併せた形でお答え申し上げますけれども、やはり、我々も使い勝手というものを考え、もちろんプライバシーということ念頭に置きながらやっていかなければいけないと、そういう意味でいうと、アプリケーションごと、使う分野ごとによって変わってくるのかなと思います。

まず、その辺りをどういう形で同意取得をしていくか、その前に柔軟にやっていくという意味で申し上げますと、同意の確保と同時に撤回というものが確実にコントロールビリティを持てるかどうかというのが重要だということも思っているわけでございますけれども、ベースとなるのは、やはりアプリケーションベースで、アプリケーションサイドのほうから同意の依頼がいき、チェックをして動いていく。

ただ、そのサービスがあまり自分の思っていることと違うならば撤回がされていくというような形で、1つのサービスとリンクアップした形で、電力データの利用を通じたサービスの個人情報についての許諾、利用同意というのがある、なしというのが動いていくということがベースになるのかなと思います。これは、行政の利用の場合、宅配の場合、もろもろのときに応じて、実際の同意の取り方というのは、いろいろと例が違ってくるのかなという気がしております。

情報銀行との兼ね合いでいいますと、どうしても場合によりますと、その方々の生活挙動そのもの、暮らしぶりといったものが如実に表れてくるということになった場合に、需要家の方々、かなり嫌がるというケースもあります。

ですから、やはり使われるサービスとの兼ね合いの中において、こういった同意取得がなされるのか、この辺は、考えていく必要があるかと思しますので、先ほど、お示しました、最後にありますベースとなるようなデータの項目ということと合わせながら、使われるサービス、そのときの同意の取り方ということも、全体を相関して考えながら設計していくことになろうかと思っています。

いずれにしろ、ここは事業、ビジネスのお話になってまいりますので、我々からしますと、しっかりしたプライバシーの確保ということを、いかに確保するかということをお相談しながら運用の適正化、これは振興の面でも法の面でも進めていけるように、産業界とともに検討していきたいと考えております。御指摘いただきまして、本当にありがとうございます。踏まえて対応していきたいと思っております。

○武井座長 ありがとうございます。

では、第三の議題を総括いたします。

本日は、電力データの活用に向けた制度設計の現状について御説明いただきました。申し上げるまでもなく、経済成長と社会課題の解決を両立して、Society 5.0を実現するという観点で、データの利活用はとっても重要な鍵を握っております。

頻発化しております、あと甚大化もしております自然災害への対応であったり、コロナ禍で入院できず、自宅で重症化・死亡に至るケースの予防、さらには家庭部門の節電を通じたカーボン・ニュートラルへの貢献など、電力データの活用が想定される事例は多岐にわたっております。

経済産業省様におかれましては、個人情報保護等に対する懸念に真摯に御対応いただきつつ、実効的かつ前に進む制度をぜひとも構築していただければと思います。よろしく願いいたします。

では、本日の審議はこれにて終了したいと思います。

経済産業省の皆様には、御退出いただき結構です。本日は、丁寧な御説明をいただきまして、ありがとうございました。

以上で、本日のワーキング・グループを終了いたします。