

規制改革推進会議（第12回） 議事概要

1．日時：平成29年3月9日（木）9:59～11:25

2．場所：4号館共用1208会議室

3．出席者：

（委員）大田弘子議長、金丸恭文議長代理、安念潤司、飯田泰之、野坂美穂、
林いづみ、原英史、森下竜一、八代尚宏、吉田晴乃

（政府）松本副大臣、務台大臣政務官、西川内閣府事務次官、
羽深内閣府審議官、松永内閣府審議官

（事務局）田和室長、刀禰次長、福島次長、佐藤参事官、佐脇参事官、中沢参事官、
西川参事官、渡邊参事官

（説明者）経済産業省 保坂大臣官房審議官、吉岡計量行政室長
国土交通省 藤井自動車局長、鶴田自動車局旅客課長
平井自動車局安全政策課長、加藤自動車局貨物課長

4．議題：

（開会）

- 1．需給の構造変化を踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備について
- 2．「労働基準監督業務の民間活用タスクフォース」の設置について

（閉会）

5．議事概要：

大田議長 おはようございます。第12回会合を開会いたします。

本日は、江田委員、古森委員、高橋委員、長谷川委員が御欠席です。松本副大臣、務台大臣政務官はおくれての御出席となります。

本日は、「需給の構造変化を踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備について」ということで、先日行いました日本交通、ヤマト運輸からのヒアリングに関連して、経済産業省、国土交通省からヒアリングを行います。その後、「労働基準監督業務の民間活用タスクフォース」の設置について、皆さんにお諮りいたします。

それでは、恐縮ですが、報道関係の方はここで御退室をお願いします。

（報道関係者退室）

大田議長 それでは、議題1「需給の構造変化を踏まえた移動・輸送サービス活性化のための環境整備について」。日本交通、ヤマト運輸からの御提案について、関係省庁の御見解と今後の対応方針をお伺いいたします。

おいでいただきましたのは、経済産業省産業技術環境局より、保坂伸大臣官房審議官、吉岡勝彦計量行政室長、国土交通省自動車局より、藤井直樹局長、鶴田浩久旅客課長、平

井隆志安全政策課長、加藤進貨物課長です。ありがとうございます。

まず、日本交通に御提案いただきました、ICT、AI等の技術革新を生かした旅客運送事業規制改革について、経済産業省、国土交通省から、順番に御説明をいただき、質疑をいたします。

では、経済産業省からお願いいたします。

保坂大臣官房審議官 経済産業省でございます。タクシーメーターの件に関しまして、計量法との関係を御説明させていただきます。

資料1 - 1が経済産業省の資料でございます。1ページを御覧いただきますと、計量法でございますが、古い法律でございます。明治24年の度量衡法から続いている法律でございます。基本的に国民の生活に関係の深いものについて、適正な計量が行われる必要がある計量器を特定計量器として指定しております。取引証明に用いられなくなったものや適正な計量が図られ不正等の可能性がなくなったものは順次外してきていまして、平成5年に、27器種を18器種に減らしております。減らした項目で申し上げますと、巻き尺とか回転尺といったものです。精度が確保され、ほとんど不正がないということで外してきています。現在指定されている18器種のうちの一つにタクシーメーターがあるということでございます。

タクシーメーターでございますけれども、技術的に申し上げますと、タイヤの回転からトランスミッションに飛ばして、これをパルスの発信機で飛ばしてメーターの本体で計るというものでございます。

2ページを御覧ください。タイヤの磨耗とか空気圧の関係で誤差が生じたりしますので、この関係で1年に1回は装置の検査を都道府県等で行うことを義務付けており、適正な計量を担保してございます。

その上で、3ページを御覧いただきますと、日本交通さんの御提案が必ずしも明確になっているわけではないのですけれども、自動車本体に今、OBD という故障等を検知するデジタルの機器がついていますので、このデータとGPSを組み合わせで計量をする。この計量を行うものを計量法に定めたらどうかということまでおっしゃっている感じでもないのですが、計量法として規制することが可能なかどうかということにつきましては、そもそも計量の仕方が違いますので、今の計量法上読めるかと言われると、それは読めないということでございます。

もう一点は、OBD とGPSの組み合わせを別の特定計量器として計量法上位置づける必要があるのかということですが、これにつきましては、基本的にGPSと組み合わせた場合に、消費者の側がある程度データをきちんと把握できるということであると、果たして計量法として規制する必要があるのかどうかということになります。むしろ、そういう組み合わせのものを業界の間で共通して使うのであれば、JIS規格のほうがなじむのではないかと、私も国際標準あるいはJISのほうも所管をさせていただきますので、そういうふうに考える次第でございます。

他方、3ページの下を御覧いただきますと、私どもの懸念としては、OBD そのものは故障等を検知するためにつくられているものだと認識をしてございますので、これをこういう計量等に使ったときに、いわゆるデジタルの世界で言うところのバグが生じたりすることがないのかといった懸念もあるのではないかと考えている次第でございます。

短いですが、御説明は以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

次に、国土交通省よりお願いいたします。

藤井自動車局長 国土交通省の自動車局長の藤井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

引き続きまして、この青い色のつきましたパワーポイントの資料、論点 ~ 関係と書いたもので御説明申し上げたいと思います。

いただきました論点との関係で資料をつくっております。まず、1ページ目、論点 ということにあります中身、ソフトメーターの実装によって運賃・料金の需給に応じた柔軟化が可能とならないかということでございます。

ここに書いていない前提として、後で申し上げますけれども、タクシー運賃は基本的にどれだけの距離を走って幾らといった前提で認可しておりますので、それが正確に計れるということをお前提として、いろいろな業務が定められているところでございます。

そのメーターをソフトウェアで行うという、いわゆるソフトメーターでありますけれども、それが距離などを正確に測定できて、それに基づき利用者に正確な運賃が表示できるということであれば、その導入は可能であろうということでございます。

これにつきまして、私どもの観点としては、利用者の保護がきちんとなされているかということでございます。現在は計量法に基づきまして1年ごとに全てのメーターについて性能の検定がなされているということで、メーターが距離を正確に表示するということが担保されているわけでありましてけれども、それがこのソフトウェアによるメーターになった場合に正確であるかどうかということがちゃんとチェックできて、それが利用者に納得が得られる、そういった枠組みが必要になるということだと思っております。

ソフトメーターというものにつきましては、前回、日本交通さんからヒアリングでも御要望があったと承っております。私どももそういった要望が一部の事業者の方からあることは承知しておりますけれども、ソフトメーターはどのようなソフトウェアで使うのか、そういったことについてはまだ余り明らかになっていないところがございますので、先ほど申し上げたような観点から、チェックを行う枠組みをどうするかということにつきまして、関係者の間での議論が必要になるのではないかと考えているところでございます。

引き続きまして2ページ目でございます。論点としましては、ソフトメーターの活用ということで、運賃・料金の需給に応じた柔軟化が可能にならないかという論点が提示されていると思っております。これは、いわゆる混雑料金ということで、混雑をすれば値段が上がる、そういったものが導入できるかどうかという論点かと思っております。

ます。

その下の枠の中にありますけれども、サービスの中身に見合った運賃の設定をすることによって需要を掘り起こし、それで健全な競争を促進して需要をふやしていく。そういったことで付加価値についての割増料金、あるいは閑散時間の割引、そういった運賃の多様化ということが重要な論点だろうと思っております。

これはソフトメーターとは直接関係ありませんけれども、御存じのとおり、本年1月から東京では初乗りの運賃をこういった観点から大幅に引き下げをいたしました。730円が410円ということで、後に参考資料がついておりますけれども、その需要喚起効果は明らかにしているものと理解しております。

さらに、私どもは平成29年度に、資料にありますように事前の確定運賃、乗るときに運賃があらかじめ決まる。最終的に渋滞とか一転がりで80円ふえてしまったということがないように、そういった利用者のメリットを考えてということです。

さらには相乗りのタクシー。これは知り合いということではなくて、同じ方向へ向かう方々をアプリでマッチングをして、同じ方向に皆さんと一緒に乗られますかということで、合意がとれた方々を乗せるということです。1人であれば6,000円かかるところが3人なら2,000円になるということで、利用者にもメリットがある。そういった運賃がこういった形でできるかということについて、実証実験を開始したいと思っております。

ある意味で、混雑料金というのはそういったものの延長線上にあるものだと思っておりますけれども、タクシーは公共交通機関でございますので、混雑をして非常に需要がふえたとき、雨が降ったとき、あるいはイベントがあるようなとき、そういったときに値段をサージをさせるという考え方は当然あるわけでありましてけれども、そういった費用負担が可能な人だけが乗れる運賃をつくることについての利用者の理解というものは当然必要になると思っております。

あとは、制度的に言いますと、運賃につきましては認可事項でありまして、地域あるいは内容によりまして、内閣府の消費者庁あるいは消費者委員会での御審議もいただきましたので、そういった意味の利用者、消費者の御理解をどうやって得られるかというところが一番問題になるところだろうと思っております。

以下、参考の資料を運賃の関係についてつけております。3ページ目は運賃の大まかな枠組みでありますけれども、基本運賃があり、割引、割増ということについては、ここにあるような形でのものが認められている。深夜、早朝の割増については、皆さん御存じのとおりだと思っております。

あと、定額運賃という空港送迎、羽田、成田に行くようなものについては、出発のエリアごとに定額にするということでわかりやすくする。そういったものも導入されているところでございます。

4ページ目は、先ほど申し上げました東京の初乗り運賃の引き下げの関係でございます。これにつきましては、冒頭にありますとおり、訪日外国人の増加に伴いまして、そういっ

た方々のニーズに応える、あるいは高齢者の方々が短距離でも気持ちよく乗っていただくということで短距離需要の喚起という観点で行ったものでございます。私どもの審査の上で、消費者庁との協議、内閣府消費者委員会の御審議をいただきまして、この1月30日から適用しているということでございます。

グラフがついておりますけれども、初乗り運賃が従前は2キロまで730円であったものを、1キロ少して410円にしたということであります。この部分は最大で44%値下げということになっておりますので、需要が増えても多少の減収が出るという見込みのもとに、長距離の運賃を3%から5%上げていくといった形で、傾きを少しきつくる形で全体の運送収入が変わらないという前提での運賃改定を行ったという、これは初めてのケースでございます。

実証実験でも非常に好評を得ましたけれども、その上で、5ページをごらんいただきますと、1月末からの2週間の実績速報値が出ております。19者、全体の車両の4%というサンプリング調査でありますけれども、2キロ以下の乗車が、その赤色の字で書いてございますけれども、410円、一番短い距離が28%増え、全体でも2キロ以下で17%の増ということで、その後の中距離、長距離のところも減収は見られませんでしたので、全体としての運送回数が6.3%増えた。

右側の運送収入でありますけれども、先ほど申し上げたとおり、短距離についてはこういった運送回数の増に伴っても減収が出ておりますが、それを中長距離でカバーした上で、運送収入自体は2.3%の伸びを見せた。まだ、短期間でありますので、もう少し長い目で見ると必要があると思っておりますけれども、そういった意味での需要創出ということについては、こういった形でさまざま今後も取り組んでいきたいと思っております。

最後に、今の関係で、6ページでございますけれども、タコグラフ、いわゆる運行記録計についてもソフトメーターに一元化できないのか、あるいは運行記録を電子化してはどうか、そういった御提案であると思っております。

運行記録は、労働者の労働時間の管理、あるいは適正な運行をしているかの管理のためにつけるということになっておりまして、こういった形で記録をするかということについては技術的な基準がございます。それが満たされていれば、現行のタクシメーターと一体化したのも認められておりますので、先ほど議論させていただきましたけれども、ソフトメーターがもしいいということになれば、それと一体となるものも当然認められていくものだろうと思っております。

なお、運行記録の電子データ化につきましては、運転者に対する指導監督を的確に行う点でも非常に有用である、業務の効率化、安全性向上に資するものと考えておりますので、私どもはそういったデジタル式のタコグラフについては既に補助を実施して、普及促進を図っていただいております。

次のページには、現行のタクシメーターとの一体型のデジタル式タコグラフについて、例をお示ししているところでございます。補助については、導入経費の3分の1というこ

とで、平成22年度から進めているところでございます。

御説明は以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

では、ただいまの御説明に対して、御質問、御意見をどうぞ。

八代委員。

八代委員 ありがとうございます。

まず、経産省のほうにお伺いしますが、JIS規格をつくったらどうかと言われたのですが、それをつくったらどうなるかという御説明がなかったので、そこを補足していただければと思います。つまり、JIS規格に乗ったような方式ができれば、今のタクシメーターに代替できるのかどうか、そこが一番大きなポイントです。

こういう規制というのは、昔から仕様規制から性能規制へということで、ある公益的な目的を達成するための規制というのは、その当時の技術を前提にできているわけですから、技術が進歩すれば、当然より効率的な技術を使って同じ目的を達成する必要がある。今のタクシーの走行距離のはかり方は、かなり時代おくれの技術に基づいていて、非常にコストが高い。そのために特別な費用が要するというので、これを新しい性能規制に変えていく必要があるのではないかと。

これは国交省のほうにもお聞きしたいのですが、そういうソフトメーターを検討するのはいいけれども、それはタクシー事業者で検討して持ってこいというやり方は、伝統的な行政のやり方だと思いますが、むしろ行政のほうからこういうやり方ならいいのではないかとこのもみずから検討して示すというやり方もあるのではないかと思います。

その2点についてお伺いしたいと思います。

大田議長 では、経産省お願いします。

保坂大臣官房審議官 タクシーを規制している法律で、どのメーターを法律上に義務付けるかということかと思えます。現在のところ、計量法のタクシメーターを引用してきているということでございますので、JISの規格をつくって、そのJISの規格を取っているものであれば良いということで引用してくれば、可能なのではないかと思います。

計量法の問題というよりは、タクシーを規制している法律が何を引用してくるかということだと思っておりますので、その工夫だと思っております。

大田議長 JIS規格をつくれれば、特定計量器にしなくてよいということなのですね。

保坂大臣官房審議官 まだ議論中ではありますが、計量法上の特定計量器というのは、このほか温度計、流速計、熱量計、そういうものなのですけれども、使う側の人ほとんど把握のしようがないというものについて、きちんと計量をするということでやっているものなので、その意味ではソフトメーターがどういうものかにもよるのですが、使う側の消費者の側がもしチェックができる形のものを使うのであれば、計量法の規制になじまないのではないかとこのことを今議論しているところです。

そうだとすると、JISの規格でこういうソフトメーターの認定を取って、それを法律で引

用してくるのか、使っていいですよということをすればできるのではないかというのが、私ども検討の途上でございます。

大田議長 確認ですけれども、利用者が、例えば車内ディスプレイで走行経路を確認するといった形で距離を計測できるのならば、特定計量器の範疇からは外れて、規格としてJIS規格を持ってくればいいということですね。

保坂大臣官房審議官 はい。そういうことでございます。

それで、例えばアメリカのウーバーは世界的にも使われているわけですが、世界的にウーバーのメーターが計量法の対象になっているというのはありません。それはなぜかということ、事業者と利用者がそうした方式で了解して取引をしているわけですので、私どもは現時点では、計量法の対象にする必要がないという理解でいます。

大田議長 ありがとうございます。

では、国交省お願いします。

藤井自動車局長 先ほど、御指摘いただいた面は非常に重要な論点だと思っております。私ども、事業者のほうに何か言ってくれば対応するというのではなくて、タクシー事業自体についての生産性向上というのは非常に喫緊の課題であると思っておりますので、今回の御指摘も踏まえて、こういった形でこういった機器を導入できるかということについては積極的に検討していきたいと思っております。

大田議長 それも国交省で検討して提案がなされるということですか。

藤井自動車局長 これは事業者の方が現実に使われるものですので、今回まさに日本交通さんから御提案があったということですが、そういった現実に使われるかどうかというところの見きわめを事業者の方々とよく相談した上でということ、それはどうしても大前提になろうとは思っております。

大田議長 ほかにいかがでしょうか。

吉田委員。

吉田委員 今の八代先生の補足意見なのですが、たまたまきのう私はタクシーに乗って、赤坂のアーキヒルズから六本木まで30分かかったのです。恐らくこれも規制改革の流れだと思うのですが、今、ドライバーさんのレベル感というのですか、一時から比べると相当違ってきているなど。

イギリスなんかですと、試験を受けてある程度のところに行かないと。タクシーの運転手さんは皆さんすごく道もよく知っているし、近道もよく知っている。混雑渋滞ももう頭の中に入っている。大体皆さんレベル感が一緒なのですが、最近、当たり外れが多過ぎるなど思っています。

そういう意味では、ここにおっしゃってくださっている利用者利益というのは、距離というよりは時間とかクオリティーですね。分刻みでスケジュールがバック・ツー・バックで入っている者としては、30分というのは全然予想外で、ランチョンミーティングにもおくれるわみたいな、一日被害をこうむったわけなのです。

そこに来ると、いかに正確に距離をはかるかというよりは、どちらかという、適正な時間内で運行してくれるかというほうに、クオリティーのプライオリティーはシフトしていると思うのです。

そうすると、計測器がはかるものというのは、例えばGPSからいろいろなビッグデータをとって、今どこが混雑して、こういうふうに行くと、ナビなんて目的地まで何分と結構正確に出るので、ここの範囲内で来られたらどうかとか、そういうタクシメーターのメジャーの仕方が変わっていかねばいけないのではないかという意味では、今の古めかしいと言うと失礼なのですが、いろいろなビッグデータとコネクできていない、分析とかの新しいツールを使って、そういった新しい消費者ニーズに対応できていないというのは、これは変えていかねばいけないのだろうと思っています。

市場自体がそういうふうにシフトしてきているというのと、消費者視点からすると、やはり距離を1メートルでも2メートルでも車が一回転したらというよりは、時間単位で我々も最短の道を選んでということを重要視していますので、そういった観点でメーター自体、チャージ自体というのも変えていく必要は絶対にあると思います。

大田議長 吉田委員、今のは質問ではなくて御意見ということでもいいですか。

吉田委員 はい。補足意見です。

大田議長 わかりました。

先ほど、国交省から御説明いただいた中で、アルコールチェックについての御説明がなかったのですが。

藤井自動車局長 これはソフトメーターとは別なので一回とめましたけれども、今よろしければあわせて御説明いたします。

大田議長 ICTの活用ですので、あわせてお願いします。

藤井自動車局長 かしこまりました。それに先だって、吉田先生、ありがとうございます。

どうしても渋滞があって、優秀なドライバーだと30分が10分で行けるかどうかは自信がないのですけれども、渋滞で止まっていると何分ごとに幾らというのがあって、やたら高くなってしまったりとか、それで混んでいて時間がかかって何なのだと。そういった御意見はよく承知しております。

実は、先ほど御説明で申し上げた事前確定運賃というのもそういう御意見を踏まえて、どこからどこだったら幾らですと。渋滞してようが、ルートが違おうが、決めてしまうということで、利用者の安心を狙っているわけですが、単に正確だということではなくて、そういった多様な利用者のニーズをしっかりと踏まえた運賃にしていくように、引き続き努力をしていきたいと思います。

その上で、資料の8ページ目はソフトメーターとストレートに関係しませんので飛ばしましたけれども、御説明いたします。

論点の3番目、ICTの活用でアルコールチェックの簡素化などの運行管理の業務の効率化

が図れないかという論点があるかと思っております。

運行管理というのは、タクシーだけではなく、バス、トラックも含め全ての運送事業者の一番根幹の責務であります。労働時間をしっかり管理する、さらには健康状態をしっかりとチェックする、さらに、言うまでもありませんけれども、アルコールを飲んでいないかということをしちんと毎回の乗車ごとに見ているというものでございます。

資料にありますとおり、運行管理者ないしその補助者が運転者に対して乗務の前後に対面で点呼を実施し、運行の可否の判断や運行に当たっての注意を行う。点呼に当たっては、営業所ごとに備えたアルコールの検知器を使って酒気の有無を確認するということになっております。

その上で、これはタクシーの場合には余りありませんけれども、運行の開始・終了地が営業所から遠隔地である場合に、点呼を対面で行えないことが想定されますので、そういった場合には対面でなくてもよく、具体的には従来は電話、最近はICTを活用した点呼も認めているということでございます。これが現行のルールでございます。

その上で、ICTによってこういった運行管理をもっと効率的にできるのではないかと、そういった意味で非常に貴重な御提案であると思っております。

生産性の向上を図るということは、労働者不足という中で運送事業全体について非常に重要な課題だと思っておりますので、ICTを活用してさまざまな生産性向上を図る一環として、ICTを活用したアルコールチェックの拡大をどのようにできるかということについて、以下の事項を検討したいと思っております。

1つは、今は遠隔地について、物理的に離れておりますので対面ではできないということで、対面でなくてもいいとしているわけですが、それ以外にこういった場合にICTを使うことを認めることができるのかということを検討したいと思っております。

対面で行うということ自体は、運転者の日常の健康管理、あるいは精神的にもどういう状態にあるのかということを確認する点で、伝統的に非常に大事に事業者の方々が捉えてやってきておられる。そういった歴史的な経緯はあるのですけれども、今、非常に人手不足ということで、十分な人員が配置できる、できないといった話が地域によってはあるかもしれない。そういったところで、ICTの活用でほぼ同様の効果が出せるということがあるのではないかと。そういったことを積極的に検討していきたいと思っております。

もう一点、いわゆる酒気帯びにつきましては、身代わりの事案が時々発生しております。特に対面でない場合にはなりすましをどう防止するかということがチェックの真正さを確保する点では非常に重要な論点であると思っておりますので、こういったことを認めるに当たっての前提条件としてしっかり検討してまいりたいと思っておりますのでございます。

以上です。

大田議長 ありがとうございます。

具体的にはいつまでにどう検討なさるのでしょうか。

藤井自動車局長 スケジュールというのは、まだ確定をしているものではありません。

今回御提案いただいたことも踏まえて、いずれにしても可及的速やかに関係者の方々と御相談の上、検討の場を設けたいと思っておりますのでございます。

大田議長 林委員、どうぞ。

林委員 ありがとうございます。2点あります。

近いところから、今のアルコールチェックの点ですが、タイムスケジュールを設けて御検討いただく際には、対面を必須としないという原則の転換を図った上で、なりすまし防止策などを御検討いただくということが必要ではないかと思えます。

2点目ですが、いただいた資料の1の2ページ、運賃・料金の需給に応じた柔軟化について、実証実験をされるということですが、メーターの性能について、国がそこまで関与する必要あるのかという気もいたしますし、実証実験というのは何を確認されるのか。利用者の納得感が得られることを確認しなければならないというのは、一体具体的にどのようなことを想定されているのかを教えてくださいませんか。

藤井自動車局長 ありがとうございます。

なりすましその他のことがなくきちんとアルコールチェックができるかということが最終的な目的ですので、そのために対面が必要かどうかということを考えて上で結論を出すべきだと思っております。

ちなみに、対面でやっておりますのはアルコールチェックだけではありません。ドライバーの方々は毎日毎日、出庫をして帰庫しているわけですけれども、健康状態、あるいは精神状態、そういったものも点呼という形でしっかりと見ているといった実態がありますので、そういった点呼の効果を事業者の方がどう見ておられるか、それが一体どれだけ代替できるかということについては、実際にそれを行っておられる事業者の方々の御意見も幅広く聞いた上で考える必要があると考えているところでございます。

それから、運賃の関係、先ほど実証実験の御指摘があったところでございます。今申し上げた事前確定とか相乗りタクシーの運賃というのは、これはソフトメーターという話とは別に、今のメーターのままでもこれができないかということで考えておりますので、ソフトメーターをどうするかということについての実証実験ということではないということで御理解いただきたいと思います。

最終的にこういった運賃が正式なものとして認可ができるか、あるいは消費者委員会といったところで御理解いただけるか、そういったこと的前提として利用者の理解度合いを把握することは必須だと思っておりますので、そういった観点から実証実験を行うということでございます。

例えば事前確定運賃というのが、実際に事前で幾らであった一方で、メーターとずれたと。高い、安いと。そのときにどういった扱いをするのか。そういったことについても、とりあえずの方針を決めて運用してみた上で、それをどのように利用者の方が捉えるかということをやってみる。そういったことを実証実験でイメージをしているところでございます。

林委員 ありがとうございます。

1点目なのですが、そもそも対面を原則としていたというのは、対面しないと本人確認ができないという状況があったから対面原則があったわけで、その前提条件がICTの活用によって変わっていくということを前提として今回検討していただくわけですから、対面ありきで検討しないようお願いしたいということ意見を意見として申し上げました。

2点目ですが、私の今の理解では、そうしますと、国土交通省としてメーター固有の性能規制まで行政庁が行うことは想定していないと考えてよろしいのでしょうか。

藤井自動車局長 はい。今の2点目の関係で言いますと、もともと冒頭の(1)で御説明しましたが、運賃を距離で定めて認可をしていますので、そういった距離が正確に測定できて利用者に正確に表示されるものであれば、性能要件を一々私どもが全て見るということではない。ただ、これならば安心だと、利用者が納得できるようなチェックシステムが必要であると認識しているということでございます。

林委員 これで最後です。

そうであれば、今後、国として働き方の点、利用者の満足度という点で、ICTとかGPSなどもどうやって活用していくかという観点でこれまでのあり方を見直すという、その立ち位置を改革の立ち位置に立って検討していただけるようお願いしたいと思います。

以上です。

大田議長 原委員。

原委員 今の林委員の点について、簡単に補足ですが、アルコールを飲んでいるかどうか、健康状態がよいのかどうかについて、対面のほうが適切に的確に判定ができる、あるいは対面だったら万全にチェックができるという考え方自体を見直す余地があるのではないかと思います。これはセンサーで常時把握したほうがよほどの確にチェックができるという可能性は十分あり得ると思います。

おっしゃられたように、もちろん事業者さんによっては伝統的に顔を合わせるということを大事にされているというところはあるでしょうから、それはそれでやられたらいいと思いますが、規制の問題とは別だと思しますので、ぜひそういった方向で御検討いただければと思います。

大田議長 先ほどの林委員の質問で、実証実験で何を確認するのかということについてのお答えがもう一つよくわからなかったのですが、実証実験で利用者満足度を確認するわけですか。

藤井自動車局長 一つはそれがあると思います。先ほど説明を飛ばしましたが、資料の4ページをごらんいただきますと、410円に引き下げのことを申し上げたときに、右側の説明を省略いたしました。410円を29年1月から実施するに当たっては、昨年8月から6週間、東京で場所を決めて、410円のタクシーを一部乗り場をつくった上で走らせた、その結果が載っております。それは、ここにあるとおり、日本人、外国人、それぞれのよう感じたか、これで利用がふえると思うか、そういったことについてのヒアリングを

行ったわけです。

初乗りが410円であればもう少しタクシーが身近になるのではないか。あるいは、海外と比べても、これであれば非常に競争力がある、決して高くない運賃だと。そういった利用者の方々の反応を踏まえた上で実施に移しているということですので、基本的にはこれと同じようなことを、先ほど申し上げたような、事前確定運賃についても行いたいと思っているということでございます。

大田議長 利用者ニーズは事業者が把握することが基本だと思うのですが、タクシーの料金規制というのは利用者の納得という観点でなされているわけですか。

藤井自動車局長 410円の場合には、今回の場合で言えば東京23区プラスアルファぐらいですけれども、その地域の中で全てこういった運賃にするということでありますので、運賃についての利用者の反応というのは、実際には重要な観点だろうかと思っております。

大田議長 ほかに、御意見、御質問はありませんでしょうか。

金丸議長代理。

金丸議長代理 7ページのデジタルタコグラフについて確認させていただきたいのですが、これは国交省としては、導入経費の3分の1を補助してでも政策的には推進しようと思っていらっしゃると思うのですが、この進捗具合、全国のタクシーのうちどれぐらいデジタルタコグラフに変わりつつあるのかというのが一つ。

2点目が、右側に3機種の写真が出ていますけれども、これはそれぞれ幾らぐらいする機器なのか、教えていただけますか。

藤井自動車局長 いわゆる普及度合いでありますけれども、全国のタクシーの3割程度までこれが普及しているということを聞いているところでございます。

これが幾らするかというのは、手元に数字があるか確認をした上で、わかりましたら、後で御説明申し上げたいと思います。

大田議長 よろしいですか。最後に経済産業省に確認ですが、新しい手法を特定計量器の対象から外すかどうかは、これから検討ですか。それとも、もう検討しておられるのですか。

保坂大臣官房審議官 どういうソフトメーターになるのかということをお提示いただかないと、我々も検討ができないのです。例えば、今の話で言えば、ウーバーは、例えば西海岸で大雨が振ってくると、その場でダイナミックプライシングで値段が上がるわけですが、それをタクシーメーターとするときには計量法という法律になじむのかどうかというのは、直観的にもちょっと疑問がありまして、どういうソフトメーターをお提示いただくかによって、対象になるかどうかは検討するということになります。

大田議長 ありがとうございます。

それから、国交省に確認ですが、利用者の納得感が得られるかどうかを調べるために具体的に何をするかというのは、実証実験をやって、アンケートをやって、それから消費者委員会での審議、消費者庁との協議ということですか。

藤井自動車局長 全ての運賃料金が消費者庁協議、あるいは委員会に付議されるわけではありません。先ほどの410円の運賃というのは基本の運賃でございますので、そこまで行きましたけれども、例えば事前確定運賃の導入ということであれば、そこまでは要らないのではないかと思っております。ただ、その前提の部分は、今、大田先生がおっしゃったとおりでございます。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、ここで経済産業省の方は御退席をいただきます。お忙しい中、おいでいただきましてありがとうございました。今後の御検討をよろしくお願いいたします。私どもとしても、引き続きフォローアップしていきます。

(経済産業省 退室)

大田議長 それでは、引き続き国土交通省にヤマト運輸に御提案いただいた地方の需要に応える貨物運送事業の規制改革について御説明をお願いいたします。

藤井自動車局長 それでは、引き続きまして資料を別冊にとじておりますけれども、論点・関係という資料をごらんいただければと思います。

貨物の関係、論点は2つありますけれども、論点、乗合バス事業者が現在生活に必須の少量の貨物運送ということで、空きスペースを活用した貨物運送が許容されております。貨物運送事業者にこの活用を促して、地方における貨物運送の充実を図るべきではないかということでございます。

これは具体的に言いますと、その下にありますけれども、現在、貨物運送事業者、いわゆるトラック事業者ですけれども、それが乗合バス車両の空きスペースを活用して、貨物を運送する。そのこと自体について何か制約があるということではありません。ただ、それを運ぶバス事業者が、これはバスについては道路運送法という法律で事業規制がされておりますが、少量の貨物を運送することができることが書いてございます。バスはもともと人を運送することが仕事でありますけれども、少量の貨物も運送できます。そういった規定の中で、「少量」というものを350キロ未満ということを基本的な考え方とする。これは私どもの通達で決まっているということでございます。

350キログラムというのは、貨物の中で軽自動車を使って事業をする場合には、届出で済み、事業許可を取らなくていいということで、それを目安にして350キロということを経済的な考え方としております。

ただ、それを超えて運びたいということについては個別に判断することになっているということです。その下にありますとおり、今の地域の物流は、人口減少、少子化、高齢化の中で、なかなか人の確保もままならないといった状況の下で、さまざまな手段を活用したいというニーズが出てきたときに、そういった具体的なニーズについては積極的に把握をして、今、申し上げましたルールの中で適切に対応してまいりたいと考えているところでございます。

今、申し上げました制度の現状が2ページ目にルールとして示しているところでござい

ます。道路運送法第82条に基づいた整理ということでございます。先ほど口頭で申し上げました軽自動車を使ったトラックとの仕分けということですが、これは3ページにありますとおりでございます。いわゆる一般貨物自動車運送事業が普通のトラックですが、これは許可事業ですが、350キロを超えない範囲の荷物を運ぶ軽自動車を使う事業は届出です。そこまでのものは貨物と旅客の区分に照らしても問題はないだろうということで、認めているというものでございます。

4ページ目は、具体的な事例を1例示しております。絵の解像度が悪くて恐縮でございますけれども、これは宮崎県の例でありまして、宮崎交通というバス会社とヤマト運輸さんが連携をして、平成27年10月から開始をしているものです。こういった形でバス路線があるわけですが、バス路線に右下にあるような形での荷台のスペースを設けて、ヤマトさんの荷物を運んでいる。西都市、西米良村といったところまで行って、そこから先は宅配便のトラックで運んでいるというものがあります。

なお、今ここでヤマトさんの宅急便と書いたトラックがありますが、この部分もさらに小さいバスでやっているという例も、ほかの県にはあるところでございます。

次に5ページでございますけれども、これは貨物自動車運送事業の営業所新設における車両台数規制の問題でございます。トラック事業を実施するには営業所の設置が必要になりますが、その営業所ごとに現在、車両の保有台数の最低の保有台数というものが定められております。これが今、5台となっているわけですが、これを地域の実情に即して貨物運送サービスを提供できる地域を広げる観点から、再点検してはどうかという御提案だろうと思っております。

5台という規制は、貨物自動車運送事業法、トラック事業を規律する法律の事業の許可基準の中で、その事業の計画が過労運転の防止その他、輸送の安全を確保するために適切なものであること、あるいはその事業をみずからの確に遂行するに足る能力を有する者であること、そういった法律の規定があるわけでありまして、この規定を踏まえて事業の遂行に当たって安全管理というものをしっかりできるのか。一定の事業規模がないとなかなか安全管理はできないだろう。もう少し平たく言うと、まさに一人親方であるとか、あるいは家族経営であるとか、そういったものは安全が十分確保できないといった考え方のもとに、こういった整理をしているところであります。

現在、霊きゅう運送、一般廃棄物、鳥しょの地域といった事業については、その事業及び地域の特殊性を考慮して、1両からという例外の定めを別途しているところでございます。

これにつきまして、その下にありますとおり、これも今の昨今の状況、人口減少、少子化、高齢化ということで、過疎地域においてこういった輸送サービスを確保することがなかなか大変になってきている。そういった観点からの御要望であろうかとも思っております。過疎地域でしっかりと物流を人流とあわせて確保していくことが非常に重要なことであると思っておりますので、このためにこういった措置が必要か。特に今回こういった

台数規制についても提起がありましたので、それをどのような形で変更することができるか。そういったことにつきましても今後検討してまいりたいと考えているところでございます。

次の6ページは条文でありますけれども、7ページにあります、トラック事業はここにありますとおり基本的に非常に中小企業が多い業界でございます。そういった意味で今回、大手の事業者の方から御要請があったわけですが、事業の態様というのが事業者の規模によってもかなり違うだろうと思っておりますので、そういったことも踏まえてどういった措置が適切にできるのかということを検討してまいりたいと思っております。

以上でございます。

大田議長 ありがとうございます。

それでは、御意見、御質問をどうぞ。八代委員。

八代委員 確認なのですが、最低5台持っていなければいけないというのは、家族経営とか一人親方では安全確保ができないからという、安全性の観点からと今、御説明いただいたわけですね。要するにこれは台数面からの規制だから、極端な場合、中古車を4台買ってきて、運転手は1人でやっても形式的には満たすことになるわけですか。だからそもそもそういう曖昧な安全規制はだめで、1台でも2台でもきちんとした安全を確保した自動車であればいいというのが本来の規制のあり方ではないかと思えます。

この背後にあるのは、やはり需給調整的な要素が多いのではないかと。余り家族経営のそういうものがふえたら過当競争になるという観点からの規制ではないかという意見に対してはどうでしょうか。

大田議長 お願いします。

藤井自動車局長 目的としては先ほど申し上げたとおり、事業の安全性をしっかりと担保する体制ができているかという観点からの規制であると思っております。それをどういった形でやるかということは、さまざまな考え方があるかと思えますけれども、これはトラックだけではありませんで、運送事業についてはそういった最低の車両台数を全て定めて、事業経営としてやっていただきたいということをお願いしている。そういったルールの一環として、トラックについても規制がされていると理解しております。

当然トラックをたくさん持って、それを1人でやっているということになりますと、それは今申し上げたことが担保されていることになりませんので、トラックの運転手の方がおられるかどうか。それが過労運転していないかどうか。そういったことも含めて許可要件の中に入れて運行管理の中でしっかり見る。そういったことで安全を担保しております。

八代委員 確認なのですが、5台というのは、運転手は5人いるという前提で、運転手についてもきちんとチェックされているということによろしいのですか。

藤井自動車局長 そのとおりでございます。

大田議長 飯田委員、どうぞ。

飯田委員 私も営業所の5台規制のお話からなのですが、仮に台数、経営規模に

関する規制が安全性に資するとしたならば、島しょ部では有意に事故率が高いことが示されない限り、この安全規制にデータ上の根拠がないことになるかと思えます。やはり島しょ部は有意に事故率が高いというような事実はあるのでしょうか。

藤井自動車局長 この島しょ部その他の例外というのは、1つは過疎地であって、体制確保できない場合の例外措置だということがあると思えます。もう一つは、地域が限られているということで、その地域の中だけで輸送するというのであれば、一応そういった体制でもできるのではないかと。そういったことを踏まえてルールを敷いているという御理解をいただければと思えます。

飯田委員 別にそういう話では全然なくて、これは一種の自然実験になってしまっていて、一応この規制の根拠としては、5台以上あれば安全性が高まるという仮説に基づいてつくられているシステムなので、例外的に認められている5台以下だとやはり事故率が高いですねというデータがない限り、この規制自体には実証上の根拠がないことになるかと思えます。

実際、過疎地域での小規模運用を考えた場合、例えば先ほどの宮崎交通、ヤマト運輸の貨客混載の仕組みを見ても、例えばこういった途中のバス停留所から小規模集落の間を委託で運送するような事業者、恐らくこれは1台でないと成立しないというか、1台程度しか恐らく需要もないようなニーズになっていくかと思えます。こういったバスや鉄道、ローカル線を使ったような貨客混載と小規模の営業所の設置というのは、非常に相性がいいところがありまして、むしろどうやったらこれを1台という営業所規制を外すことができるのかというのについてお知恵を拝借したいと思うのですけれども、どうすれば5台という規制を1台にしていくことができるものなのでしょうか。

藤井自動車局長 先ほどの実証実験という話で言いますと、もともと5台という規制を敷いていますので、それよりも少ない台数が例外で認められている場合に、現実どうなのかという御指摘であると思えます。今はデータがありませんので、それは調べてみたいと思えます。地域によってかなり交通事情が違い、事故のデータを比較するというのはどうしても地域性があるという課題がありますけれども、可能な限り調べてみたいと思えます。

その上で、台数をとにかく少なくてもいいのだということにすることが適切だとは思っておりません。とにかく自分で1台で1人でトラックを持って、労働時間の管理もなく幾らでも走ってもいいのだという形にすること自体、これは非常に安全という点で懸念があることは間違いないことだと思っておりますので、そういった考え方はとっておりません。ただ、5台という中でヤマト運輸さんのプレゼンの資料も拝見いたしましたけれども、こういったことで現実には5台までのニーズがない。そういったことで車を置いておかなければいけないことは無駄ではないだろうか。これは非常に重要な御指摘だろうと思っております。

結局、安全管理がきちんとできるのか。例えばヤマト運輸さんという全国ネットワークを張っておられる会社の営業所に台数が5台なくて3台だったら管理ができないかという

と、それは必ずしもそうではないのかという感じも私どもしておりますので、そういったことも踏まえて、それぞれの事業所においてトラック事業の運営が円滑にできるかという観点から、これからさまざまに知恵を絞っていきたいと思っているところでございます。

大田議長 森下委員、どうぞ。

森下委員 国交省さんには、そういう過疎地域の公共機関を維持する義務があると思うのです。今の輸送の話も同じで、要するに5台というニーズがないところに5台というのは、かえって経営が破綻するわけです。むしろ1台だったら危険だと言うけれども、その1台のニーズすらないかもしれないという話があるわけです。だから話の根本が間違っているのです。過疎地の現場に行ったら話は全然違うと思います。むしろそういう小さいところで、本当に地域の限界集落に近いようなところの輸送なりあるいは運送なりをどうやって支えるか。そうすると別に1台だったらだめというわけではなくて、ニーズが1台しかないのだったらしょうがないではないですか。何をそんな杓子定規に話をして、過疎をさらに促進するのか。なくなればより過疎化は進むわけです。

現場に行かれて見たらどうですか。先ほどのバスだって1日1本でしょう。要するに地域の公共機関のバスが維持できない状況がどんどん来ているわけです。その中で少しでも一緒になれば維持できるかもしれない。これはある意味、しょうがないというか、非常に過疎の地域の中で、追い込まれた状況の中でこういうこともしたいという話ではないですか。だから上から目線のそういう発想は間違っていて、現場でどうやって公共機関を維持するかというのは、まさに国土交通省さんの仕事だと思います。

そのためにはこういう環境の中だったら1台でも行う人、こういう環境であれば350キロという規制をもう少し緩和できますよと。それを現実的なお話の中でしてもらわないと、検討します、検討しますという中でどんどんなくなってしまえば、次、入る人はいないわけです。だから方向性を考え直してもらわないと、本当に東京での議論だけでは話は進まないと思います。今のお話を聞いていて、話の方向性が全然逆ではないかと思います。

藤井自動車局長 私は前職は地域公共交通の担当でしたので、稚内から沖縄まで、この仕事をしている人間としては全国をかなり見て回ったほうだと思います。そういう意味では地域の目線が重要だというのは先生御指摘のとおりです。東京の観点ではわからない。それは非常に心得てやらなければいけないと思っております。貨客混載というのは今、これもヤマト運輸さんが非常に主導して進めていますけれども、ヤマトさんのようなあれだけの企業の規模であっても、そういったローカルに行ったときにもネットワークを全部維持、十分自分ではできない。ただ、宅配便は非常に問題になっていますけれども、ニーズは非常に全国的にあるので、どうやってサービスを維持しようかという、そういった努力のあらわれだと思っております。

地域の路線バスも非常に苦しいので、そういったバス会社の収入の一助にもしようということで、バス会社とトラック会社のコラボというものができているわけですがけれども、こういったことは地方部に行けば行くほど、垣根をなくして、どうせ同じ車なのだから一

緒に運んだらどうですかという話は、ますます拡大していきたくらうと思っております。

結局、トラック会社とバス会社というのがそれぞれのビジネスの中でやっていますので、何をどれだけ運びたいということについては、それぞれの思惑があって、逆にどんどん運びたいと言われ過ぎて、逆にヤマトさんがちょっと困るところもあるといった内容のプレゼンだったと思います。いずれにしても地域の足あるいは物流、人々の生活を守るためのモビリティは非常に重要なことだと思っています。どうやってそれを確保できるかということについて、これは国交省の役目と言っていたことは大変ありがたいと思えますけれども、私ども交通政策基本法をつくり、地域公共交通活性化法のもとに全力でやっておりますので、御支援をいただきたいと思えます。

その上で1点だけ、どうしても私どもは安全の確保が大事な仕事でございます。トラックの事故というのは、いろいろな輸送サービスの中でも一番重大事故が多いという現実もありますので、そういったことが起こらないようにした上で、どのようにして輸送サービスを提供するか。こういう点について考えなければいけない。その点はぜひ御理解を賜りたいと思えます。その両立をぜひ図っていきたくらうと思っております。

大田議長 先ほどからの質問は、安全の確保のために台数規制が的確な規制なのかということなのだと思うのですが、それについてはいかがですか。安全のためならば、別の規制手法が望ましいのではありませんか。

藤井自動車局長 1つはトラックに限らず、いわゆる輸送サービスについて言うと、先ほど資料の一番最後で示しましたけれども、中小企業が非常に多いわけです。つまり営業所といいますか、そこだけにあるという事業所が非常に多いです。そこがきちんと安全管理をできるかというときに、事業規模が一定のメルクマールになるだろう。そのときに何台持って事業をしているのかということトラック、バス、タクシー、共通したルールとして定めているものでありますので、それについては一定の合理性があると思っております。

ただ、それがヤマトさんみたいな企業にも全て当てはまるのかという御指摘を今回いただいたものと思っておりますので、そういったことについては実態も踏まえた上で、どういった見直しができるかどうかということについては、検討をしっかりとまいりたいと思っております。

大田議長 飯田委員、関連ですか。

飯田委員 関連です。どちらかというとならヤマトの話はそこまでしていませんで、取り組みとしてはヤマト運輸の取り組みは非常に先進的だと思うのですが、恐らく過疎地域の物流を支えるとなると、ヤマト運輸に限らない、もちろん日通、佐川かもしれないわけですが、その物流網から配送委託を受けて運用する大体超零細事業主が地方部に行けば中心になるかと思えます。

例えばこういった仕組みの中で、これから1台1人だけの請負業者で、しかも、かつ兼業、例えば農業をやって、食品加工をやりつつ、午前中は例えば4ページの例で言うとバス停から受け取った荷物をその近所に配送するというような超零細事業主のイメージだっ

たわけです。

その中で私が繰り返しているのは、台数規制というのが本当に意味のある規制だったとしたならば、今まで島しょ部は1台だから非常に危険だったのかということ、そんなことないと思うのです。島しょ部だとエリアが狭いからとか、配送する需要自体も少ないからという話ですが、そうしますとまさに現在、いわゆる地方の比較的過疎の進んだ地域は、正直、島しょ部以上に宅配エリアが限定され、かつ、需要も少ない状態ですので、一定の基準を設けるか設けないかはともかくとして、なるべく1台運行ができるエリアを広げていく工夫が必要なのかなと思いました。これはどちらかという感想です。

大田議長 森下委員、どうぞ。

森下委員 私も同じ意見です。先ほど来、ヤマトさんのためにという話が出ていますが、すごい違和感があって、別にヤマトさんのために何かをしてほしいという話をしているつもりではないのです。先ほど来、私が言っているのは、過疎地域での持続が可能な物流サービスをつくるためにどうしたらいいか。その観点から言って5台というのが本当に正しいのか。もちろん安全という観点は重要でしょうけれども、それはほかの要素も当然とれるわけだし、これは正直な話、将来的に言えば、それこそ本当に今お話があった午前中だけ運送業をやるようなことも場合によってはやらないと、維持できないかもしれない。郵便ですら厳しくなってきた中で、では本当に外出もできないような人は、これから逆に宅配が中心になってくるわけです。その生活の最低限必要なものを守るために地域での輸送システムを維持するためにはどうしたらいいのか。だからちょっと発想が私どもと考えているものと違うと思うのです。

むしろそういう観点から考えたときに、本当に5台という規制が重要なのか。島しょ部は外れているというのは同じ話ではないですか。そうすると島でなかったらそこはなくなっていいのか。そんなわけのわからない話はないわけです。ですから観点を考えてもらって議論してもらわないと、どうも話がすれ違っているというか、あくまでもヤマトさんの要求を実現してくださいと言っているわけでは決してないので、そここのところは考え方を考えてもらわないと、どうも話がすれ違っているかと思います。

大田議長 5台という制限に関して、ヤマトのように全国ネットでやっている、複数の営業拠点を持っているところに必要かという観点と、過疎地において物流ニーズ、貨物運送をどう守るかという観点の2つが出ています。これに対してどういう形でできるか知恵を絞るというお答えがあったのですが、知恵を絞るというのは具体的にどうやるのですか。検討の仕方と期限について教えてください。

藤井自動車局長 ヤマトさんは前回ヒアリングされたということで、それを私ども拝見しておりますので、それを例に申し上げましたけれども、ヤマトさん個社でないことはもちろんですし、そういう大規模事業者の方々だけではないんだというのは御指摘のとおりだと思います。

先ほど先生御指摘にあった島しょ部で1台でできているのだから、それでも安全だっ

ならば、それは広げられるのではないかというのは非常に重要な御指摘だと思います。安全の実態というのを改めてしっかり調べた上で、そういった方がどれだけ広げられるかということは、しっかり検討してまいりたいと思います。

1つはトラックについてはこれまでのずっと規制緩和の流れの中で、いろいろな規制を順次外している中で、実は営業区域というものがありません。実は島しょ部というのは、細かく言うと橋がないことという条件が入ってしまっていて、実はよそへは行かないんだと。そこでだけやっているんだ、商売がおのずから限られるということを前提にしています。タイヤがついていればどこでも走って行ってしまいますので、そういったことも含めて考える必要があると思います。

大田先生がおっしゃった検討のやり方ですけれども、いずれにしても関係者の方あるいは有識者の方を集めたような検討の場が何らかの必要になると思います。スケジュールとかそういうものはまだ今回の御指摘をいただいたのを端緒にしていますので、まだこれからということではありますが、そういった形で関係者の方々の御意見も広く集めた形で検討を進めたいと思っています。

大田議長 吉田委員、どうぞ。

吉田委員 検討されるという中に当然入っていると思うのですが、もしかして実証実験とかしていらっしゃるだろうと期待しているのですが、本当にドライバーの健康管理ですとか、安全管理というのがプライオリティー1であるとしたら、今は安くウェアラブルで脈をはかったり、ドライバーさんの健康管理をモニターできるというシステムは幾らでもあるのです。

こういうことで例えば中小企業でトラックは1台しかありませんみたいなところで、アラームが上がったらフェールオーバーでこういったところと連携して民間の方々を使うとか、そのためのICTですね。もうやっけていらっしゃると思うのですが、それこそ過疎のところにはこういったeヘルスの距離関係なく、いろいろなものがモニターできますというものをぜひぜひ御検討いただければと思います。

大田議長 ほかによろしいですか。

私から質問なのですが、貨客混載で350キログラムを超える場合は個別に相談に応じるということなのですが、個別に相談に応じて何を判断なさるのですか。

藤井自動車局長 一応、基本的考え方は350キロまでとしておりますので、例えばそれを超えて運びたいというお話があったときに、それで構わないかどうかということ個別に判断するというを言っております。

大田議長 構わないというのは、何が構わないのですか。

藤井自動車局長 バスが貨物を運ぶということ。少量の貨物は運んでいいというのが法律の規定です。少量については350キロというのを基本的考え方にしていますが、それが500キロあるいは1トンでもいいかという判断をするということでございます。

大田議長 それは空きスペースを判断するのですか。

藤井自動車局長 結局バスですので、バスのお客さんというのがちゃんと運べて、残りのスペースを使って貨物を、しっかり固縛をする等の輸送のルールに従ってしっかり運べるか。それができるようだったらということをチェックするということだと思います。

大田議長 ヤマト運輸さんのヒアリングで出てきたのは、予見可能性が低いという問題です。判断基準が不透明で予見可能性が低い、と。判断基準は示していただけないのですか。

藤井自動車局長 今、私どもはいわゆる旅客の乗車スペースが損なわれませんねと。あと、当然旅客の手荷物のスペースは損なわれませんねということをして1つ前提としているところでございます。

議事録を拝見していても、要するにとにかくどんどん運べるようにしてくれという御要請なのかどうかということではわからないところがあると思っています。むしろ先ほど申しましたように、バス会社とトラック会社のそれぞれのビジネスの中で、必ずしもそれをどんどんふやせばそれでいいということではないというニュアンスもあるかなと思っていますので、実際にそれぞれの事業者の方々、これは実際にバス会社、トラック会社の方が現地でしっかりコラボしないとできませんので、それがどのようにしっかり組まれているか。その中で例えばこれは500キロでやりたいとか、1トンでやりたいとか、それで今、申し上げたような貨物の輸送がしっかりできるということになっているのであれば、基本的にはそれはいいですよということです。そういう点で予測可能性というか、個別にどういった形で運びたいかということ。そのニーズがまず先に来るものではないかと思っています。

大田議長 ヤマトさんの御要望は、基準を明確にしてくれ、予測可能性を高めてくれということにあったと思います。

スタンスを伺いたいのですが、先ほどのお話で客貨混載というのはローカルの路線バスの維持にもつながるんだということでしたけれども、貨物の事業者がバスの空きスペースをいかに使えるようにすることに対しては積極的に使えるようにしていこうというお考えだと受けとめてよろしいですか。

藤井自動車局長 今は先ほど宮崎の例を申し上げましたけれども、幾つかそういった例が出てきているという状況だと思うのです。もっとたくさん運びたい、例えばどうせ田舎のバスでそんなにいつも満員乗っているわけもないのだし、半分ぐらい貨物のスペースにしてやったらどうかというのがいっぱい出てくれば、それはむしろトラックの事業でやってくださいと。先ほど申し上げたようにルールとしては軽自動車を使って350キロまでだったら届出できますけれども、それ以上の荷物輸送をするときにはトラック事業の許可が事業法上は必要になるわけですが、むしろバスなのだけれども、トラック事業の許可を取ることが、観念的ですがあり得ると思います。今はそういった実態がないので、そういったことが現実化していませんけれども、本当にそういったものがたくさん出てくれば、むしろトラック事業の許可を取って、しっかりトラックとして運んでいただければ、そういったバスでもある、トラックでもあるというものが出てくることも十分想定されると思って

います。

いずれにしても、そういった貨物輸送のニーズがある場合で、バスがしっかりと旅客のニーズも満たしているのであれば、私どもはそれは積極的に認めることに全くやぶさかではありません。

大田議長 先ほどのお話と違うように思うのですが、先ほどのお話で言うとローカルネットワークを維持できないところでは客貨混載をやるのが路線バスの維持にもつながる。地方に行くほどそれは重要であるということでしたので、それであれば、基準をクリアにして、なるべくバスの空きスペースを使えるように、つまり事業者の予見性を高めていこうということにつながると思うのですが。やりたければトラック事業者の免許をとれということだと、先ほどのお答えとは齟齬を来して免許がないと実際はできないのだと。それを裁量で特別に認めているんだというふうに聞こえるのですが、いかがでしょうか。

藤井自動車局長 貨物輸送するときにはトラック事業法に基づいて許可を受けなければならぬという、これは法律上の責務ですので、これは全国7万のトラック事業者の方がみんな許可を受けているわけです。これは需給調整というのではありません。一定の貨物を輸送するときの体制がしっかりできているということであれば許可を出していますので、それでやっていただくのが一般原則です。

一台の車を両方に使いたいんだという方が出てくれば、それはむしろそういった形で両方の許可をとっていただくというのがある意味では自然だと思いますけれども、ただ、今、現実にあるのはバスが走っていて、それについでに載せたい。その量も実は実際の今のニーズを見る限り余り350キロを超えて運んでほしいというニーズがあるわけではないので、そういった前提のもとで今、350キロを原則とし、何かあれば相談にはどんどん応じていきますし、地域でそういったことをぜひやりたい、それによって輸送を確保したいということであれば、私どもは今の考え方に沿って積極的に対応していくということでございます。

大田議長 旅客運送事業者が例外として貨物を運ぶ場合、それから、貨物運送事業者が旅客運送事業者に委託をして荷物を運んでもらう場合、このそれぞれの基準を明確にしていくことが望ましいと考えるのですが、いかがでしょうか。

藤井自動車局長 今、非常にクリアに御指摘いただきましたけれども、貨物自動車サイドから委託がある場合、これが今の実績だと思います。旅客自動車自身が貨物を運びたいという具体的なニーズが上がっているという認識はないのですけれども、そういうことについてもニーズがあれば、必要に応じてそれぞれの要件を決めていくというのは、必要なことになってくると思います。

大田議長 その要件は御検討いただけるということによろしいですか。

藤井自動車局長 それは率直に言うと本当にニーズ次第だと思うのです。実態がないのにそれが何か観念的にやることは余り生産的ではないと思いますし、私どもそれを判断する材料がなくなってきましたので、今どういったニーズがバスを使った貨物輸送についてあるのか、それが先決になると思います。ただ、今の御指摘を踏まえて、そのあたりはトラ

ック側については、動きが少しずつ出てきているわけですが、バス側にもしっかり自ら輸送するといったニーズがあるのか確認をしっかりとしてみたいと思います。その上で対応したいと思います。

八代委員 今の議長の補足ですが、ニーズ次第と言ったって、それは規制があるのだから、それ以上のニーズが出てこないのは当たり前ですね。それから、ふだん輸送量があるかないかということですが、例えば年末とかの時期に一時的に貨物がふえる可能性もある。そのときに例えば一時的に351キログラムになったときに、一々行政庁に許可を求めなければいけないのか。それはおかしいのではないかということです。そういうときは1日待たなければいけないかということになるわけです。

だからそういう行政庁の都合で、軽自動車は350だからバスも350にしろというのは非常におかしいし、大体乗客が乗れないぐらい貨物を積んだら乗客が怒りますから、バス会社が当然そんなばかなことをするはずがない。バス会社が断ればいいので、なぜそんな細かいことまで一々国交省が介入しなければいけないのか。バス事業者とトラック事業者が互いにちゃんと責務を果たすことで調整すればいいわけで、きょうは500になったから500になる。しかし、乗客がふえそうなときは200ぐらいで断るとというのが何で事業者が判断できないのか。

藤井自動車局長 バス事業とトラック事業というのは、事業としては別の法律の体系のもとにあるので、そういった法律に基づいて、それぞれ許可を受けてやらなければいけないというのが基本原則です。

八代委員 そうしたら、そういう法律を見直したらどうなのかということなのです。少なくとも過疎地域においては。

藤井自動車局長 そういったことがについて非常にニーズが出てくれば、そういう検討は必要かもしれませんけれども、現在のルールでバスには少量の貨物を載せることができる。それは350キロという基本的な考え方でありましてけれども、必要があればそれに応じては個別に相談をします。そういったことで特段の支障は出ていないものと理解をしております。

八代委員 過疎地域にはそういう必要があるということは他の委員も言っているし、現にそういうニーズがあるわけです。それはどういう形のニーズがあればやるわけですか。山のような陳情でもあればいいわけですか。具体的なニーズのはかり方を説明してください。

藤井自動車局長 350キロという基本的な考え方、これではできないのだと一々相談して大変だという状況が今あるとは認識しておりません。そういった状況がたくさん出てくれば、それは当然私も把握できるはずですので、そういったときにどういった制度をつくるかということは十分あり得ると思いますけれども、今、そういったことで非常に問題が多々起こって、運ぶものが運べなくて困っているという状況にはないものと認識しております。

大田議長 ほかよろしいでしょうか。安念委員、どうぞ。

安念委員 法律の仕組みを教えてくださいなのですが、今の道路運送法とトラック法との2本立てになっているというその制度は前提とした上でのことですが、同一の1両の車両で両方の許可を取って、同時に旅客運送と貨物運送の両方の用に供することが法律上、許されていると理解してよろしいのですか。

藤井自動車局長 今そういう車で、そういうことを両方やろうという実態があるわけがありません。ただ、そういった貨客混載車みたいなもので両方やりたいんだという話が出たときには、それはそれぞれの許可をとっていただいてやることは十分あり得ると思います。

安念委員 同一の車両でできると思っているのですか。

藤井自動車局長 はい。

安念委員 わかりました。

大田議長 先ほど申し上げた旅客運送事業者が例外的に貨物運送できるケース、それから、貨物運送業者が委託によって旅客運送車両の空きスペースを利用して輸送網の充実を図るケース、このケースを区分して基準を再整理することを御検討いただければと思いますが、いかがでしょうか。後者については既にニーズは出ています。

藤井自動車局長 大田先生、バス事業者が貨物を運ぶときには、少量の貨物は許されるというルールがあるわけです。貨物事業者がバス事業者なり誰かに委託をして荷物を運んでいただくというときに、そこについての規制は特段ありません。なのでそこはルールというか、そこを規律しているのは、バスに乗せるのだったらそれは少量の貨物ですよというルールなので、結局、そこをどう考えるのか、原則350キロであとは個別判断というのが妥当かどうかということだと思っております。

大田議長 今350kgまではオーケーで、その後は個別に判断する、と。しかし、貨物運送業者が委託するというケースは既に出てきていて、行われているわけですから、その場合の基準を再整理していただけないかというものがお願いしたいことです。

藤井自動車局長 わかりました。特に今おっしゃった予見可能性ということについて、それがどのように貨物事業者の方に明確になるかという点はしっかり検討したいと思えます。

大田議長 それと先ほど来、出ております営業拠点の5台という制限につきましても、全国に複数拠点を持つ場合と過疎地との場合、両方のニーズが出ておりますので、これもぜひ迅速な御検討をお願いいたします。

それでは、長時間にわたりましてありがとうございました。

藤井自動車局長 どうもありがとうございました。引き続きどうぞよろしく願いいたします。

済みません、先ほどご質問いただいた、タクシーのデジタル式運行記録計とタクシメーターがセットになった7ページの資料のものでありますけれども、大体9~12万ぐらい

といった値段だということでございます。

大田議長 ありがとうございます。

(国土交通省 退室)

大田議長 それでは、次の議題に入ります。

本会議でいきなり議論に入るよりも、専門的な見地からある程度検討をしていただいて、本会議に上げていただくためのタスクフォースという枠組みを設置しておりました。その第1号として、労働基準監督業務の民間活用タスクフォースを設置してはどうかという議案です。

まず事務局より御説明をお願いいたします。

渡邊参事官 資料2でございます。今、議長から御説明がありましたように、「タスクフォース」の一般的な決定はいただいておりますけれども、それは必要に応じ置くとしております。議題は本会議で決定することとされておまして、今回、議長、八代主査の御提案によりまして、労働基準監督業務の民間活用を議題とする形でタスクフォースを設置することでお諮りするものでございます。

1ページの「1.趣旨」でございますけれども、労働基準法違反への対応について、労働基準監督官の人手不足のため事業場に対する十分な監督が困難な状況にあるとの指摘がある中、労働基準監督業務における民間活用の拡大について、規制改革推進会議での議論の前に専門的検討を行うため、本会議に「労働基準監督業務の民間活用タスクフォース」を設置するというところでございます。

「2.構成員」でございますけれども、八代委員が主査でありまして、議長の指名によりまして高橋委員、野坂委員、それから、議長、議長代理も構成員として参画するという、この5名という形で、本日、高橋委員は御欠席であります、事前に御了承をいただいております。

「3.本会議への報告」ということで、タスクフォースにおける検討状況につきましては、適宜、本会議に報告することとするとしております。

「4.運営」といたしまして、タスクフォースの運営は、ワーキング・グループの運営に準ずるものとする。その資料及び議事録の取り扱いについては、会議の運営規則に準ずる。すなわち、資料につきましては速やかにホームページで公表し、議事録については作成してホームページで公表するという形で考えてございます。

事務局からは以上でございます。

大田議長 では、八代主査から補足説明をお願いします。

八代主査 私からこのテーマを選んだ理由を簡単に説明させていただきます。

およそ法治国家であれば法律をちゃんと担保するための機能がなければだめなわけですが、これが一番欠けているのが労働法の分野で、過労死等を含めて多くの労働法違反が放置されている。これは日本の雇用者当たりの監督官の比率がILOの基準を著しく下回っていて、極端な監督官不足にある。これは公務員がなかなかふえないから仕方がないと言って

長らく放置されているのですが、他省の例を見ますと、例えば駐車違反の取り締まりの民間委託とか、官民協働刑務所ということで刑務官の不足を補うという知恵が10年前から行われているわけでありまして。それにもかかわらず、労働基準監督署はこの深刻な問題をこれまで放置していたので、遅まきながら民間の専門家を活用して定期監督の業務の一部を委託する。本来の監督官がより悪質な事業者とか、労働者の訴えに基づいて行く申告監督に重点化することで労働者保護の実行化実効化を図れるのではないかと。他の省の例でもこういう民間委託した人事業者は公務員と全く同じことをやるわけではありません。あくまで民間人としてできる範囲でやるわけで、それだけ公務員が本来の仕事に集中できるようにやるということです。ぜひこれはこの規制改革会議で実現できればいいかと思っております。

以上であります。

大田議長 今の御説明に御意見、御質問ございませんでしょうか。御異議ありませんか。それでは、原案のとおり決定いたします。

以上によりまして、本日の議事は全て終了いたしました。事務局から何かありますか。

佐脇参事官 次回の会議日程は、後日、事務局から連絡いたします。

大田議長 それでは、これで本日の会議を終了いたします。ありがとうございました。