

規制改革推進会議（第12回）終了後記者会見 議事概要

1．日時：平成29年3月9日（木）11:35～12:05

2．場所：合同庁舎4号館12階1203会議室

3．出席者：

（議長）大田弘子

4．議事概要：

大田議長 お待たせしました。

きょうのテーマは2つです。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、前回、4つの事業者から輸送、移送のニーズについてヒアリングいたしました。きょうは、その中のヤマト運輸、日本交通からの提案について、国土交通省と経済産業省を呼んで議論をいたしました。

お手元の資料を見ながらお聞きください。

1つ目は、日本交通から提案があったタクシメーターをソフトメーターという、端末タブレットなどを活用した形の新しいタイプにできないかという提案についてです。それから、運転手のアルコールチェックであるとか、安全管理についてICTを活用して、より効率的にできないかという提案についてです。

まず、ソフトメーターについてですが、資料にあるように、タクシメーターは計量法の対象で、現在はタイヤに取りつけられた回転尺を使って距離の実測値を計量しています。日本交通からの提案は、それをOBD という装置で自動車から取得するデータ、この装置は故障を把握する装置だと聞いておりますが、これと距離をはかるGPSデータと組み合わせ、汎用タブレット端末で処理し、距離、運転状況を計測する方法は認められないかというものです。これを使いますと、より柔軟に運賃設定などもできるわけです。

これに対して経済産業省のほうからは、そもそも計量法は何のためにあるかということ、利用者がきちんと計測できるかということだと。つまり、タクシーに乗っている利用者が距離をしっかりと把握できないと、運賃が適正であるかどうか判定できません。そこで、ソフトメーターで、例えば車内ディスプレイで走行経路を確認するなどして、利用者も見える形で距離を計測することができれば、特定計量器の対象から外すことができるのではないかと考えているとのことでした。例えばウーバーはスマートフォンで料金を算定しておりますが、計量法の対象ではありません。これは、お互いにその距離について合意をしているからだ、と。それと同じように、利用者側もその距離を何らかの形で把握できるのなら、特定計量器の対象から外すことができるのではないかと。外す場合、それはJIS規格として検討できるのではないかとのお話がありました。前回の日本交通のお話では、どういうソフトメーターなのかが必ずしも明確ではありませんでしたので、どういうソフト

メーターかというのを把握した上で検討していきたいというお話でした。

それから、ICTを使ったアルコールなどの運転手のチェックについて、国土交通省から、第一に、アルコールチェックは遠隔地にいる場合は対面ではなくやっている。これを、遠隔地だけではなく、どういう場合に広げられるのか。第二に、対面で行うこと自体が、アルコールだけではなくて、健康状態や精神状態を把握することにつながっているが、今、人手不足の中ですので、対面ではなくICTでどのような効果が出せるか。第三に、アルコールチェックの場合に、なりすましチェックというのですか、身がわりでその検査を受けるケースがあるそうで、本人確認をどういう形でできるのか。こういうことを検討していきたいというお話でした。これは可及的速やかに検討の場を設置して、検討したいということでした。

これに対して委員からは、対面でなくてもICTを使えば本人確認はできるわけですから、対面ありきという前提を外してほしい、と。アルコールチェックについても、対面よりもむしろセンサーでチェックしたほうがより正確に把握できるわけですから、ICTを活用してほしい、と。ICTやGPSを活用する前提でこれまでのあり方を見直してほしいという意見が出されました。

それから、国土交通省の資料に、「29年度に事前確定運賃、相乗りタクシーの実証実験を予定している。公共交通機関として利用者の納得感が得られる運賃・料金の設定を検討する」と書かれております。

これに関して、実証実験というのは具体的に何をするのか。利用者の納得感が得られるというのはどう判断するのか。利用者ニーズはビジネスとして判断するのが適切ではないのかという質問がありました。国土交通省からは、地域全体の料金を決めるわけだから、個々の事業者に委ねるのではなく、利用者がそれに納得することが重要であるという回答がありました。それを具体的にどうやるかは、実証実験を受けてのアンケート調査などであるとのことでした。

資料に、410円の初乗り運賃を導入した場合の実証実験を受けてのアンケート調査が示されています。この場合は、「消費者庁との協議、消費者委員会での審議を経て」とありますが、今回の相乗りタクシーや事前確定運賃は、消費者庁との協議や消費者委員会での審議は必要ないかもしれないということでした。

以上がソフトメーターの活用、ソフトメーターを活用した運賃の柔軟化に関してです。

次に、ヤマト運輸から要望のありました客貨混載についてです。現在、バスの空きスペースを使って少量の貨物を運送することは認められています。350キログラム未満であれば認められています。350キログラムを超える場合は個別の判断で行っていると。実際、資料の11ページに宮崎交通とヤマト運輸がやっている客貨混載の例も出されていますが、個別判断なので、認められるかどうか予見性が低いという問題です。

もう一つ、ヤマト運輸から要請がありましたのは、貨物運送事業の営業所を設置する際、車両5台の保有が義務づけられている。これを、地域の実情に即して規制の合理性を再点

検してほしいという要望です。

なぜ5台かという、事業者が余りに小規模であると安全管理ができない。だから、5台という台数、つまり事業規模を安全管理をはかる基準にしていると。5台ぐらいは持てる事業者でないと安全管理を持続的にやることは難しいだろうという理由で5台という規制がなされているという説明がありました。

これに関して、まず、5台ということが妥当かどうか。2つのケースで問題になります。ひとつは、ヤマト運輸のように複数の営業拠点でやっている場合、個々の地域で5台必要なのかという問題。もう一つは、過疎地の場合、5台も置けない。1台しか置けない場合があるわけで、それを1台だからだめだと言ってしまえば、過疎地の貨物運送ニーズは満たされなくなるわけです。この2つのケースで議論がありました。

国土交通省からは、全国ネットでやっているところはどのような形で緩和ができるのか知恵を絞っていききたい。過疎地の場合、今、島嶼だと1台でも認められるわけで、1台でやっているところは本当に安全管理ができていないのかどうか、安全の実態をしっかりと調べたいということでした。

次に、そもそも安全管理というのは台数でチェックできるのか。安全管理のための規制ならば別の手法が望ましいのではないかと、という意見が出されました。例えば運転手の脈をはかるというようなことは、ICTを使えばいろいろな形でできます。そういう形でやるのが望ましいのではないかと。これに対して、地方の運送事業の場合はかなり中小が多い。資料に、事業者の99.9%が中小企業だというデータが出ています。ひとり親方といいますか、1台だけ持って運送事業をやろうとするようなところが出てくると、やはり安全管理上問題である。したがって、台数で安全管理をやるのは一定の合理性を持っているというお答えでした。しかし、ヤマト運輸からは具体的な複数拠点ある場合の提案が出ておりますし、過疎地をどうするかというのも重要な問題ですから、関係者の状況を聞きながら、今の時点でまだスケジュールは決まっていなくても、検討の場をつくって、検討したいということでした。

それから、客貨混載に関してです。問題は、350キログラムを超えた場合、個別の判断ということであり、予見可能性が低いということ。委員から、個別の判断で何を見るのかという質問があり、これに対して、バスの中に空きスペースが十分あるかどうか判断しているというお話でした。旅客運送事業者であるバスが例外として貨物運送をやる場合は350キログラムまでオーケーでとっていますが、今度は、貨物運送事業者がバス事業者に委託をして荷物を運ぶ場合について、予見可能性を高める観点から基準を再整理してはどうかという提案をこちらからしました。それに対して、検討していきたいという答えでした。以上が主な意見です。

2番目の議題であるタスクフォースについて。この会議が始まる時に御説明いたしましたが、本会議で議論する案件のうち、専門的にある程度検討してから本会議で議論したほうがいいものについてはタスクフォースを設置するということを決めておりました。タ

タスクフォースについては資料番号2に書かれています。

どういう案件が適当かというのを内部で検討してまいりました。今期は、「公的業務の民間活用」という課題でタスクフォースを設置しようという議論をしております、その中の具体的なテーマとして、労働基準監督業務に民間活用を行うという案件でタスクフォースの設置を提案いたしました。

タスクフォースの主査は八代委員ということを決めてありましたので、八代委員から提案理由を説明してもらいました。提案理由は次のとおりです。通常、法律がある場合はそれを担保するための機能が備えられていなければいけないわけですが、労働分野では法律を担保するための機能が欠けている。長時間労働が非常に問題になっていますが、この大きい理由は、監督官が不足していること。日本の場合はILO基準を下回っている、と。監督官の不足について公務員がふえないという理由で放置されているが、他省の例を見ると、駐車違反の取り締まりに民間を活用している例がありますし、官民合同刑務所で刑務官の不足を補っているという例があります。したがって、今、非常に重要な問題になっている労働基準監督においても、民間の社労士などを活用して定期監督の一部を担うということを行ってはどうか。もちろん、より深刻な問題や、申告を受けての申告監督については公務員である監督官が監督することが望ましい。社労士などが監督を行う場合でも、公務員ではないわけですから、公務員と同じではなく、民間としてできる範囲のことを行い、その分、公務員は公務員にしかできない業務に専念する。数が少ない監督官は公務員にしかできない業務に専念することが望ましい、と。以上が提案ですが、これについてタスクフォースを設置することをお諮りしました。

これについて、委員から異議は出されませんでしたので、タスクフォースを設置することです承されました。

私からは以上です。

司会 それでは、御質問のある方は挙手の上、お名前と所属をおっしゃってから、簡潔に御質問いただければと思います。いかがでしょうか。

記者 労働基準監督業務の民間活用タスクフォースの設置というお話がありましたが、先ほど議長がお話になったのは、これはあくまで、八代委員の説明をされたということですね。

大田議長 そうです。

記者 その点、議長は、この提案をどう受けとめていらっしゃるのでしょうか。

大田議長 今、労働基準監督の担い手が不足しているというのは社会的問題にもなっておりますし、長時間労働が放置されていることも事実ですので、これをテーマに、民間活用できるところを広げていくというのは非常に重要だと思っています。

記者 具体的に先ほど社会保険労務士の活用という例がありましたが、民間の委託先とか、あとは、委託する業務についてもう少し細かい話を。

大田議長 それを今からタスクフォースで議論するということです。社労士というのは

一つの例です。先ほど申し上げましたように、いきなり本会議で議論するのではなく、専門的に詰めなければいけないことがある場合にタスクフォースを設置するというので、今、御質問の点はこれから議論いたします。

記者 最後です。スケジュールについてですけれども、今回、この議論を進めて、ことしの6月答申に間に合わせたいお考えでいらっしゃいますか。

大田議長 そうです。

記者 ありがとうございました。

司会 ほかにございますか。

記者 今の点に関連して1点お伺いさせていただきます。このタスクフォースの公的業務の民間活用に関しては、政府が進めている働き方改革にも関連してくるテーマだと思います。その点、働き方改革実現会議と議長がなさっている規制改革推進会議を今後うまく連動させていくという視点など、もしイメージがありましたら教えていただけますか。

大田議長 労働基準監督を強化していくというのは、まさに働き方改革を支えるインフラを強化していくことになります。テーマとして直接的に連携しているわけではありませんけれども、働き方改革を支えるに当たっては、それを監督する機能も大変重要ですので、それはこちらでやっていこうということです。これがタスクフォースの狙いです。

記者 少し論点が広がるかもしれないのですが、会議全般の進め方として、働き方改革実現会議や規制改革推進会議の進め方で今後、政策テーマが連動してくるようなものがふえてくるかもしれませんが、その点は、うまく会議自体を双方で連動させていくとか、そういうイメージがもしおありでしたら教えてください。

大田議長 規制改革推進会議の場合は、前身の規制改革会議のときから「失業なき労働移動」ということに焦点を当てて、ジョブ型正社員のルールづくりであるとか、雇用仲介事業のありかたであるとか、そういうことを議論してきておりまして、今回の会議でもそのことを中心に議論したいと思っております。したがって、今、働き方改革実現会議で議論されているテーマと関連はしますけれども、直接的には関連しておりませんので、今の時点で連携をとるということは考えていません。ただ、働き方あるいは労働市場をどうするかというのは非常に大事なテーマですので、それぞれの場で議論していくのが重要なことだと思っています。

司会 では、どうぞ。

記者 客貨混載の関係なのですけれども、規制改革推進会議で議論するのは、350キログラムを超えて運ぶことはできないかというところでいいのでしょうか。

大田議長 超えた場合は個別に判断ということになっているわけです。例えば351キログラムになったら国交省の判断を待つということになりますので、その予見可能性を高めることはできないかということです。

記者 予見可能性を高めることはできないかというのは。

大田議長 基準がもう少し明確になっていけば予見可能性を高められますが、個別に判

断ということだと、判断結果が出るまでは待たなければいけないということになります。

記者 あと、きょうの議論の中で、昨今のヤマト運輸の荷物が多いという働き方の問題というのは委員の方から御指摘は出たのでしょうか。

大田議長 いいえ。きょうはその問題は出ませんでした。あくまで客貨混載です。ただ、これも人手不足と関連している話ではあります。バスの空きスペースを積極的に活用することによって地域の貨物運送ニーズに応えていくということでもありますし、バスの空きスペースを使うことが路線バスの維持にも役立つわけです。今、過疎地で路線バスの維持は非常に厳しくなっていますので、貨物運送事業者と旅客運送事業者が相互にビジネスをやることで、お互いにとって地域の貨物運送事業、旅客運送事業の両方を維持していくことにつながるというのが趣旨です。

記者 もう一点追加で、前回、nottecoさんのヒアリングをしたかと思うのですが、いわゆるライドシェアについてはこれからどうやってこの会議では取り上げていくのでしょうか。

大田議長 nottecoさんの提案についてはこの後また本会議で議論していきます。きょうはまず2社についてということです。

記者 ありがとうございます。

司会 では、どうぞ。

記者 今の客貨混載のところなのですけれども、最大積載量の350キログラムの是非を問うような話は出てこなかったのでしょうか。

大田議長 出ていません。なぜ350キログラムかという理由は、資料の中にありますように、通常、貨物運送は許可制だと。しかし、軽自動車運送事業の場合は届け出でできるわけで、これは350キログラムを超えない範囲となっています。バスを使ってやる場合も350キログラムを超えない範囲ならば認められることになっています。350キログラムを超える場合は一般貨物自動運送事業の許可が必要になります。この350キログラムというラインが妥当かどうかは、きょう議論はありませんでした。

司会 どうぞ。

記者 タスクフォースの話に戻るのですけれども、具体的にタスクフォースでやる内容としては、今後の流れとしては、例えば労働基準監督署にヒアリングをすとか、もう決まっているものがあれば。

大田議長 まだ決まっています。厚生労働省からは当然ヒアリングしますが、労働基準監督局からヒアリングするかどうかは決まっています。きょうがスタートです。

記者 厚生労働省などにはきょうからやるという話は伝えてあるのですか。

大田議長 伝えてあります。

司会 ほかはよろしいですか。

では、終わります。ありがとうございました。

大田議長 ありがとうございます。