

## 規制改革推進会議（第25回）終了後記者会見 議事概要

1．日時：平成30年1月18日（木）12:00～12:25

2．場所：合同庁舎4号館4階共用408会議室

3．出席者：

（委員）大田弘子議長

4．議事概要：

大田議長 議論が長引き、お待たせしまして、済みません。

本日は、「利用者ニーズに応えるタクシー等の移送サービス実現について」というのがメインのテーマです。

第21回の会議で三ヶ森タクシーさんから、「コストカットしたハイヤー的なタクシー」という御提案があり、三和交通さんから、「救援タクシーの規制緩和によるタクシー便の実現」という御提案がありました。その会合の際に私からは、この2つの提案に限らず、利用者の多様なニーズに応えるとともに国際化や人材不足といったタクシー業界が抱えている課題にも対応する余地があるのではないかと問題提起をさせていただき、それをめぐっての意見交換をいたしました。

国土交通省からは、お手元にあります資料で御説明がありました。

三和交通さんの御提案では、夜間に緊急で荷物を運送する場合や引越トラックに乗りきらなかった荷物の運送等は、救援事業の対象として運送が認められるのではないかと。現在は、「社会通念上貨物運送行為とみなされないもの」は救援事業として認められるのですが、この範囲が曖昧なわけです。国土交通省の結論としては、認められないと。役務提供に伴うものではなく、貨物自動車運送事業法における貨物自動車運送事業に該当するため、認められないということです。

これに関していろいろな意見がありました。

まず、貨物運送事業をなぜ旅客運送事業と別にやらなければいけないかというと、資料にありますように、「物品の積み卸しが容易で、堅牢で、かつ、床が平らで荷崩れしにくい」などの構造をもった貨物自動車を使用せねばならない、と。また、タクシー車両で貨物を運ぶと、荷崩れによる旅客への危険や、旅客による貨物の破損や紛失、などがある、と。これに対して委員から、今、荷物の種類は非常に多様化しており、例えば生鮮食品を通販で取り寄せるといったこともある。Society5.0の新たなサービスを育てるためにも、きちぎちした規制で制限しないほうがいい、という意見がありました。

これに対して国交省からは、貨物は中身に何が入っているのかわからないので、間違っ  
て配送したとき中身が相手先にわかってしまう。また、タクシーの座席に荷物を置くと滑り落ちたりする。こういうことがあるから、不特定多数の方が乗るタクシーでは運べない

という答えがありました。

これに対して委員から多くの反論がありました。第1に、間違っただけで配送するとか、荷物が滑って壊すとか、そういう事業者責任でやることに国交省が介入する必要はない。それは事業者責任だと。タクシー事業と貨物運送事業との相互乗り入れによる生産性の向上はあるわけで、国交省はすみ分けによる事業者保護が過ぎるのではないかと、貨物とタクシーの双方の生産性を上げることを考えるべきではないかと。

第2に、そもそもタクシーが貨物を運ぶことで、どういう問題があるのか。実際、運用面では、過疎地あるいはお中元、お歳暮のような繁忙期は認められています。なのに、なぜ強固な規制をかける必要があるのかと。

第3に、タクシーの運転手であっても、大きいトラックを運ぶとか、貨物の運送はある程度慣れているわけですから、荷物の種類を指定すれば問題ないのではないかと。また、タクシーがやれる救援事業の範囲として、タクシーの本来事業を妨げないという通達が出ているわけですが、今回の提案は何ら問題ないのではないかとといった御意見がありました。

これに対して国交省からは、過疎地はサービス提供者がいない場合であるし、繁忙期は期日が決められていて、荷物量が非常にふえるときに配送事業者の指揮下に入って配送するからいいのだ、という答えがありました。

これに対して、都市部でもサービスが十分に提供されていない場合があるのではないかとといった反論がありました。

資料にタクシー事業者が行える救援事業と行えない救援事業が出ております。上段は、貨物自動車運送事業に該当しない例であって、これは、飼い主Aの依頼でタクシー会社の運転手がペットを預かって、動物病院に連れて行って、診察を受けて、運転手がまた飼い主A宅まで連れ戻す。これは役務を伴っているからいいと。下は飼い主Aの依頼で、運転手がペットを預かって、タクシーに乗せて、動物病院まで搬送する。これは貨物運送事業に該当するからだめということが書かれております。先ほどの「そもそもどういう問題があるのか」という質問も、こういう例を念頭に置いてなされています。

この例に関して委員からの質問として、下のだめだと言われている例で、ペットを病院で看護師に渡して、症状を説明するというところまでやったらどうなのかと。これに対しては、車両にペットを乗せるというサービスを反復して行うのはタクシー運送とは別のサービスになる。したがって、認められないのだ、というお答えです。

全体として、委員は国土交通省の説明に納得できませんでした。次の三ヶ森タクシーさんのご提案に関する議論がありますので、納得するまで議論を詰めることができなかつたわけですが、委員からは、裁量行政の極致ではないかという意見も出されました。

続いて、三ヶ森タクシーさんの御提案です。

5ページをごらんいただきますと、「コストカットした別モードのタクシー」ということで、タクシー事業者と運転者は請負または直接雇用である。運行責任、運行管理はタクシー事業者が行う。運転手は自家用車を使って、一種免許プラス講習という形の免許をも

つ。行うのは予約配車のみである、という御提案です。

これに対して、資料にありますように、請負として働く場合は、注文主の指揮命令は受けないということが条件になります。しかし、タクシー会社が運行管理をすることになると、直接の指揮命令関係が存在しますので、請負として行うべきではないと。

次のページは、二種免許でなければいけないということが書かれています。タクシーの場合は、1日の走行距離や輸送人員が多い。客を探しながら、あるいは指示を受けて急な方向転換をする。それから、人命がかかわるといったようなことで、やはり二種免許でなくてはいけない。

自家用車を使って有償のサービスをするというのが三ヶ森タクシーさんからのご提案ですが、現在は、普通のタクシー業者が営利事業として成り立たない場合のみ、非営利の自家用有償旅客運送を限定的に認めています。営利事業として成り立つ場合はそもそもタクシー事業者が参入するわけですから、ご提案のようなことは必要ないではないかと。

そういう非営利の例として、7ページの下の段にあります養父市の例が出されました。

また、実際にタクシー事業者もさまざまなタクシーサービス向上に努めているという例が資料に書かれています。前回、三ヶ森タクシーさんから、Uberのよいところはどんどん学ぶべきだという御提案がありましたが、向上できる部分はいろいろやっているという御説明がありました。

ということで、三ヶ森タクシーさんの提案は認められない、というのが国土交通省の結論です。

これに対する意見として、まず、請負では行うべきでないというところですが、生命保険会社の外交員のように会社との委託契約という形ならどうなのかという質問がありました。これに対しては、調べてまた回答するということでした。

次に、二種免許でなければいけないというところについて、資料にあるように運送回数が少ない、運送距離が短い場合は自家用有償旅客運送ということで二種免許を必須としておりません。これが認められるのならば、業として反復継続をやらない場合に、二種免許ではない中間的な安全確保策があるのではないかという意見がありました。

それから、現在は、NPOか自治体という非営利の場合のみ認められているわけですが、三ヶ森タクシーさんの御提案は、新たな営利の運送サービスです。有償で、営利でやることによって安全面のための経費を使い必要な措置もとれるわけですから、新たな営利サービスということを検討していいのではないかという意見がありました。

また、タクシー事業が業として成り立っているところはタクシー事業が入るのだから、登録制の自家用有償旅客運送は必要ない、というのが国交省の判断ですが、例えば都会であってもタクシーをなかなか拾えないところがあるわけで、そういうところでは多様なサービスが提供されていいのではないかという意見がありました。

特区での議論においても、自治体やNPO以外に民間事業者を認めるべきだということを主張したが国交省は認められないと言っていた、という特区創設の際の議論の紹介もありま

した。

また、養父市では、NPOを介してタクシー事業が運行管理手数料として料金の5%を徴収しているという例があるが、それならば、タクシー事業者が直接実施すればいいのではないかという意見もありました。

以上のような委員の意見に対して、国土交通省の見解としては、やはりタクシーとしての事業が成り立つのであればやればいいのであって、業として成り立たないところのみ登録の自家用有償運送が認められているのだと。

走行距離や運送回数を制限することで、一種免許プラス講習という、自家用有償運送で認められている中間的な形態を認めるのはだめなのかという質問に対しては、公共交通を行うときに、年間走行距離や運送回数に制限をかけるのは、公共交通のあり方としていかなものか、というのが国土交通省の見解でした。

それから、都市部であっても人手不足で、タクシーのサービスが得られないところは、首長の判断で、自家用有償運送の合意をとる仕組みがあるという見解が示されました。

また、資料の中で二種免許について幾つもの特徴が書かれているページについて、それぞれの既述の妥当性について多くの質問が出されましたので、事務局より紹介をお願いします。

司会 基本的には、ここに書いてある理由についてもう少し詳細な分析をして示してほしいということだったと承知しております。

走行距離についても、自分で車を運転して日常を過ごしておられる地域と、サラリーマンで、公共交通機関で平日は過ごし、週末に乗られるというケースとでは、走行距離などについても自家用車と書いてあるデータについてはいろいろなバリエーションがあるはずで、そういった比較のために出されているさまざまなデータを地域別あるいは属性別にしっかり見きわめていかないと、二種免許で追加的に安全確保のために担保しようと思っているスキルや業務、その実効性についてこれを根拠に議論しようとするのであれば、当会議としても情報が少な過ぎるので、後日しっかり説明してほしいというようなことだったと思います。

大田議長 これに関しては書面で御回答いただくことになっております。御回答いただいたものはまたホームページに掲載したいと思います。

資料の後ろのほうに新しいタクシーサービスがいろいろ出ております。前回、三ヶ森タクシーの貞包社長がUberに負けないサービスを提供することがいいのだとおっしゃっていました。ライドシェアのいい面はどんどん取り入れるべきということで、Uberに見習うべき点として、配車アプリ、事前に運賃がわかる、運転手の評価、国際性、迅速な配車といったことを挙げておられました。それに対してタクシー業界が今、取り組んでおられる新たなサービスはかなり応えておられるのですが、これに対して、応えられていないのが、柔軟な働き方ができるということ、それから、安価にできる工夫を考えるとということだという指摘が最後にありました。これについても、追ってお答えいただくことにいたしま

した。

以上、質疑の様子を聞いておられてもわかるように、必ずしも質問とお答えが合致して  
おりません。これについてはまた引き続き議論をしていきたいと思えます。

私のほうからは最後に次のようなことを申し上げました。今、どの運送業者も人手不足  
に悩んでおります。利用者のニーズも多様化しています。利用者の物流に対するニーズも  
多様化しております。したがって、利用者の保護や安全の面から問題がない場合は、柔軟  
な対応をして知恵を絞ることが必要ではないか。技術が可能にしたサービスを国民が利用  
できるように、国民生活の向上という観点からも、国土交通省には、規制を見直し、知恵  
を絞ってほしいということをお願いいたしました。

もう一つの議題は、規制改革実施計画のフォローアップについてということで、お手元  
の最後、11ページ、12ページにある資料の説明がありました。

これに対する意見は1つ。閣議決定をしたにもかかわらず、換骨奪胎されているもの  
があるので、しっかりとフォローアップをしていきたいと。これはそのとおりだと思います。

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、御所属、お名前をおっしゃっていただき、  
簡潔にお願いいたします。どなたからでも結構です。

記者 Uberの事例に関して言うと、最近、イギリスなどでも、労働者性をめぐる判決が  
出ていて、Uberが事業者責任を持つべきだという判決も出ているようですけれども、会議  
の中では、海外の状況などについての議論は進んでいるのでしょうか。

大田議長 三ヶ森タクシーさんの御提案が、そもそもこれはライドシェアではなく、ラ  
イドシェアには明確に反対であるということをおられますので、あくまでタクシー  
事業者が運行責任を持つ新たな移送サービスだということで議論しております。Uberの海  
外の事例といった議論は出ておりません。

司会 ほかにございますか。

記者 今、規制改革推進会議では、きょうの議題を進めていくと思うのですが、ほかに  
も議題をまぜながら今後進めていくのでしょうか。これをとりあえず一気に片づけるとい  
う言い方は変なのですが、集中的に議論を行うような感じで進めていくのでしょうか。

大田議長 本会議で議論するものとしては、ほかにも、例えばプロジェクションマッピ  
ングのような議論もありますので、これだけをやるということではありません。国土交通  
省に幾つもの御質問をしましたが、その回答はすぐにはできないと思えますので、他のテ  
ーマもまぜながらやっていきます。

記者 スケジュールというか、そうすると、近いうちにまたどんどん進めていくという  
感じになるのでしょうか。次回はいつぐらいですか。

大田議長 それはまだ決めておりません。今やっているのは5月末か6月の答申に向け  
ての議論ですから、これから4カ月、5カ月をにらみながら、各ワーキングからの意見書  
も出てくると思えますので、そういう議論の経過を見ながらスケジュールを立てていきま

す。そんなに間を置くつもりはありませんけれども、今の時点でスケジュールは明確に申し上げられません。

司会 それでは、御質問もないようですので、これで終わりたいと思います。

ありがとうございました。

大田議長 ありがとうございました。