

規制改革推進会議（第26回）終了後記者会見 議事概要

1．日時：平成30年2月26日（月）12:02～12:26

2．場所：合同庁舎4号館2階共用220会議室

3．出席者：

（委員）大田弘子議長

4．議事概要：

大田議長 すみません、議論が長引きまして、お待たせいたしました。

きょうは大きい議題が2つです。「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービス実現について」。前回に続き、三和交通さん、三ヶ森タクシーさんからの御提案を踏まえての議論です。もう一つは民泊サービスについてです。

議論に入ります前に、プロジェクションマッピングについての意見書を書面による議事に取りまとめましたので、この件をご報告しました。既に皆さんにもお配りしてございますし、きょうも参考資料1として付けておりますので、ごらんいただければと思います。

「利用者ニーズに応える新たなタクシー等の移送サービスの実現について」、まず議論を思い出していただく必要がありますが、テーマが2つあります。1つは、三和交通さん御提案の「救援タクシー」という事業です。これは、タクシーに人が乗るのではなくて、物だけを運んだりサービスを提供したりするだけという事業で、例えば病院の順番取りであるとか、忘れ物をかわって取りに行く、あるいは切符の予約・購入など。人が乗るのではなくても、こういう事業については認められています。その認められる要件が通達で出されておまして、「タクシー事業の合間等に本来業務の遂行を妨げない範囲内においてタクシー車両等を使用して行われる」もので、何らかの役務、サービスを提供する行為、あるいはサービスに連動して生ずる「非定型的な物品輸送であって社会通念上貨物運送行為とみなされないものを行う場合」に認められるとなっています。ところが、「社会通念上貨物運送行為とみなされないもの」というのが曖昧です。そこで、三和交通さんから救援タクシーの基準緩和の要望がホットラインに寄せられたという次第です。

前回も議論を御紹介しましたが、例えばタクシーの運転手さんがペットを動物病院に連れて行って、診察を受けさせた上で飼い主のAさんの家まで連れ戻る。これは救援タクシーに該当しますが、運転手さん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だけではだめだと。

前回1月18日に、なぜこういう例がいけないのかという議論がいろいろございましたが、国土交通省からは、例えばタクシーで座席の上に荷物を置くと、滑ったり、移動したり、運転席の下に落ちたりするからいけないとか、客がいつ乗ってくるかわからない車両を使うと、その荷物を誰かが持っていかかもしれないとか、細かい荷物を多数積んだときに荷

物が区別されずにまざってしまうと、そのような反論が出されました。これに対して、今回は、三和交通さんの提案は、トランクにおさまる量の荷物であって、後部座席には置かないし、荷物運送時には客を乗せないし、荷物はまざらないように1契約につき1回の運送をやる。それから、タクシー事業の妨げにならない範囲で行う、ということを確認したうえで、これがなぜいけないのかということを引き続き議論いたしました。今回も国土交通省からの説明は、三和交通さんが提案しておられるものは、典型的な貨物輸送であるからだめだという、これに尽きるお答えでした。

これに対して委員の側から、業者間の線引きではなくて、利用者のニーズに合わせて移送サービスを考える必要があるのではないか。例えば物は貨物運送事業者に頼めば運んでくれるというが、ペットを運んでくれる貨物運送事業者がすぐ見つかるかどうかわからない。また、バイク便があるというけれども、流しのタクシーのようにすぐにバイク便が見つかるわけではない、と。実例として、非常に重要な扉の鍵を間違えて持って帰ってしまったので、すぐにそれを届けなければいけないのでタクシーに運んでもらおうとしたができなかった、という話が紹介されました。こういうやりとりがずっと続きましたが、あくまで国土交通省は貨物運送事業ならば貨物運送事業者の免許を取ってやればいいのかということでした。

事業者間の線引きの議論に国土交通省のお答えは終始しているわけですがけれども、私どもとしては、国民の運ぶということに対するニーズが多様化していると。それに対してタクシー車両を使って、非常に急ぐときや、何か救急的にやる範囲をもう少しきちんと線引きし、かつこの範囲を広げて、認めていいのではないかと議論です。あくまで利用者にニーズに立った判断をしていただきたいという要望をお伝えしました。

例えば、去年規制改革推進会議でやりました「客貨混載」という議論があります。バスが荷物を運ぶ。これは、かつては認められていなかったわけですが、運転手不足の中で、バスが一定程度の荷物ならば運べるようになりました。それと同じように、利用者のニーズに応じて線引きを変えていくことを考えてはどうかというのが私どもの提案です。これについてはまた引き続き議論をいたします。

もう一つ、三ヶ森タクシーさんからの提案です。これは、もともとの問題意識が、タクシーの需要がずっと落ちてきている。それからもう一つ、運転手のなり手が不足しているという深刻な問題がある。この2つの課題に応えるものとして、より安価で、運転手の働き方を多様にした自家用車を使った有償の旅客運送ができないかというのが三ヶ森タクシーさんからの御提案でした。

これに加えて、最近、外国人観光客が白タクを使っているということが報道されております。これはもちろん違法ですがけれども、こういうことが起こる背景には、現在のタクシーサービスがニーズに十分に答え切れていないところがあるのではないかと問題意識を私どもも持っておりました。そういうわけで、この議論を本会議で継続してやっております。

現在、タクシー事業が成り立たない地域でのみ非営利のNPO法人、自治体が自家用有償旅客運送を行うことができるようになっております。これは非営利ですから、ガソリン代などの実費の範囲内で認められています。三ヶ森タクシーさんの御提案は、自家用有償旅客運送をタクシー事業者がやることはできないのかという提案です。

論点は、現在、自家用有償旅客運送がNPO法人に認められているのに、なぜ営利法人は認められないのか。それから現在、タクシー事業者はNPO法人の委託を受けて運行管理をすることができるようになってきているのに、委託ではなくみずから運行管理を行うことはなぜやってはいけないのかというところにあり、質問がかなり出されました。

これに対する国土交通省のお答えは、タクシー事業が困難なところでのみ非営利での自家用有償旅客運送を認めているのであって、ここでタクシー事業者に認めるとどうなるかという、これは道路運送法で規定する範囲を超えることになるので、道路運送法が求める安全性や利用者の保護のための措置がとられなくなるという御説明です。

これについては、お手元の資料に、前回の議論の後に会議として提出した質問とそれに対する国交省のお答えがあります。質問は「養父市ではNPOが実施主体でタクシー事業者が運行管理を行っているが、NPOではなくタクシー事業者が直接の実施主体となり運行管理も行った場合、養父市の場合と比較して利用者保護について差があるのか、ないのか」「自家用有償旅客運送の実施主体としてタクシー事業者を認めないことによる、保護法益は何か」。この保護法益というのは、法律で実現しようとする利益です。国土交通省の回答をごらんいただくと「自家用有償旅客運送は、バス、タクシー事業者によることが困難な場合に限定的に認められているものであるため、その主体をタクシー事業者に拡大すると、法により旅客運送事業者に対し求められる『輸送の安全』、『利用者の利益の保護』のための措置が講じられないこととなり、道路運送法が目的とする保護法益が失われる」と書かれております。私はこの文章を何度読んでも理解できません。

なぜタクシー事業者が担うと輸送の安全、利用者の利益の保護の措置が講じられないのか、ということが随分議論されました。しかし、国土交通省からは、営利事業が成り立たないところで異例に認めているのだから、仮に営利が成り立つとすれば、それはコストカットを行うことによるのであって、安全のための措置がとられなくなるという回答でした。私どもとしては、あくまで利用者の保護という観点から御質問を何度もいたしました。利用者の保護という観点から、NPO法人ならばできるが、民間事業者であるタクシー事業者が運行管理の受託だけではなく直接の事業主体になってはいけないのか、ということについての納得いくお答えは議論を通して得られませんでした。

タクシー運転手がこれからますます不足することに対して、どういう対応をとるつもりなのかということに対しては、生産性の向上、多様な人材の活用、というお答えがありました。しかし、三ヶ森タクシーさんの御提案も、まさに多様な人材を使って運転手を務めることができるようにしようという提案です。

先ほどの三和交通さんの提案もそうなのですが、私どもとしては、利用者から見てどう

なのだ。何か問題があるのか。安全上の問題があるのかということを知っているわけですが、すけれども、事業者間の線引きや、今の法律では事業者をこう規定しているから、そこから外れたらいけないというお答えに終始しておられて、議論はかみ合いませんでした。この議論もまた継続してやりたいと思います。

最後に大臣から、三和交通さんの議論については、事業者の視点だけではなくて、利用者の選択肢をふやすというところで考えてほしい。それから、三ヶ森タクシーさんからの御提案についても、現在は、自家用有償旅客運送はエリアを限定して、NPO法人がやっていて、利潤を上げてはいけません。実費程度ということをやっていると。これがなぜタクシー会社のなかでできないのかという理由を整理して答えていただきたいと。まさにきょうの議論を一言でまとめていただいたような御発言がありました。

これが1つ目の議論についての御紹介です。

2つ目の議論は民泊です。6月に民泊新法が施行されます。皆さん御存じのように、今、いろいろな自治体で条例を定めつつあります。お手元の資料に、条例制定の検討状況や内容がまとめられています。

前回の議論の際は、まだ観光庁からガイドラインが出ておらず、なるべく急いでくれと要請いたしました。その後、ガイドラインが出されましたが、依然として条例の検討が続いています。議論のポイントは、全ての期間、全地域で禁止するというような条例は法律違反なのではないかというところにあります。

資料にあるとおり、住宅宿泊事業法第18条に「生活環境の悪化を防止するため必要があるときは、合理的に必要と認められる限度において、政令で定める基準に従い条例で定めるところにより、区域を定めて、住宅宿泊事業を実施する期間を制限することができる」と。政令では、「区域ごとに、住宅宿泊事業を実施してはならない期間を指定する」。そして、「生活環境の悪化を防止することが特に必要である地域内の区域について行うこと」、「生活環境の悪化を防止することが特に必要である期間内において行うこと」とされています。

全地域、全期間を通して禁止するというような条例は違法ではないのかという質問に対して、観光庁は、自治体に制限を行う理由の説明を求めていると。政令にある「特に必要である地域」や、「特に必要である期間」に該当するかどうか、自治体にその説明を求めているということでした。

いつ説明を求めるのかというと、3月からなるべく早く行っていきたい、と。また、各自治体の条例をホームページで公開するのかという質問に対し、3月1日から民泊のポータルサイトを設置して、そこで条例を順次、公開していくということでした。

皆さん御存じのように、民泊というのはもともと住宅専用地域で行う宿泊事業です。そのために180日という限度が設けられました。それを、住宅専用地域でやるのは全部だめだとなると、そもそもこれは法律にのっとっていない条例になるのではないかと重ねて御質問しました。

観光庁のほうからは、条例は各自治体の議会が法にのっとって定めるものであって、それを国で許認可することはできないので、国としては適切な判断を求めていくしかできないということでした。法律で決めているのに広範囲にだめとなると、民間事業者から営業の自由が認められないことになると訴訟を起こされたらどうするのかということに対して、その場合は、この条例が無効かどうかを訴訟で争うことになり、当然、国は何をしていたのかという国の不作為が問われることはあり得るだろう。したがって、現在の制度上、国としてできることをしているというお答えでした。

これについてはなかなか納得できない部分があるわけですが、もう既に法律はでき、ガイドラインもつくり、6月の施行を待つ段階ですので、観光庁には、今後とも積極的に法律の趣旨、つまり民泊を推進するという法律の趣旨にのっとった条例となるよう働きかけをよろしく頼むということをお願いいたしました。

3つ目の議題は公開ディスカッションです。3月27日、TKP赤坂駅カンファレンスセンターで、遠隔診療を含む「オンライン医療の推進に向けて」というタイトルで公開討論会をいたします。どなたをお呼びするかといった詳細は今、詰めておりますので、決まり次第御連絡いたします。これについては異論がありませんでした。

最後のホットラインについては資料にあるような御説明をし、これについても意見、質問はありませんでした。

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、所属をおっしゃっていただき、簡潔にお願いいたします。どなたかございますか。

どうぞ。

記者 民泊について、きょうの議題とは直接関係ないのですが、大阪で事件になっている、いわゆる登録をしていない民泊施設の事業などについて会議の中で御意見等は何か出たことはありますでしょうか。

大田議長 ありませんでした。ああいうことをなくすためにも民泊新法が必要です。

司会 ほかにはございますか。

なければこれで。

大田議長 ありがとうございます。